11e Année ⌀ N° 511 Numéro exceptionnel ⌀ Prix : UN franc. (Etr. 1 fr. 50) 4 Juillet 1908 ⌀ Tous les Samedis

Le Grand Prix de l'A. C. F.

NUMÉRO SPÉCIAL

Publications Pierre Lafitte et Cie,
90, Champs-Elysées, PARIS

DE

LA VIE AU GRAND AIR

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulᵈ Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

CYCLES
CLÉMENT
LA GRANDE MARQUE NATIONALE
Depuis trente ans, la Marque CLÉMENT tient la tête de l'Industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une CLÉMENT
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE
CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER
CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 76, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

RICQLÈS — DIGESTIF Anticholérique — Préserve des ÉPIDÉMIES
RICQLÈS — Calme la Soif — ASSAINIT L'EAU
RICQLÈS — DENTIFRICE ET EAU de TOILETTE Antiseptique
RICQLÈS — Seul Véritable ALCOOL DE MENTHE
RICQLÈS — HORS CONCOURS PARIS 1900 — 2 GRANDS PRIX MILAN 1906

Il est offert à titre de propagande GRATIS
5000 Cours de magnétisme personnel, hypnotisme, suggestion, sciences occultes vraies, domination des volontés, pouvoir à distance, influence certaine pour assurer succès, grandeur, fortune. Résultats sérieux et absolument réels basés sur la science et l'expérience. D. Tisserant, Professeur spécialiste, 13, rue du Havre, *Elbeuf* (Seine-Inférieure).

LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, rue Suger, Paris.*

Lire : FERMES et CHATEAUX

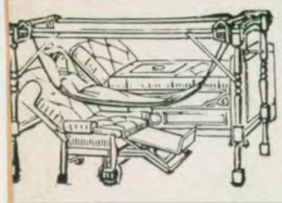
La Semaine Comique,

NOUVELLES EXIGENCES DE M. BARTHOU :
Les autos lanceront leur fumée en avant, de façon à ce que l'odeur prévienne les passants et leur permette de se mettre à l'abri.

AUTOMOBILES Delaunay-Belleville
Administration & Ateliers à St-Denis-sur-Seine
Succursales { à BIARRITZ : 13, Avenue de Bayonne, *ouverte toute l'année*
à NICE : 4, rue Meyerbeer, *ouverte du 1er Décembre au 31 Mai*

Cycles, Tricars, Trivoiturettes
Cycles Griffon Courbevoie (Seine)
GRIFFON
DÉTAIL 23 Av. de la Gde-Armée.

PARFUM POMPEÏA — L.T. PIVER PARIS


LIT MÉCANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

par Henriot.

— Mais docteur, c'est une sacrée idée! vouloir m'ouvrir le ventre pour savoir s'il a besoin d'être soigné ?
— On ne procède pas différemment en pratiquant les sondages des routes !

Chemins de fer de l'Ouest.

La Compagnie de l'Ouest a l'honneur de rappeler au public qu'elle a fait publier 2 séries composées chacune de 8 cartes postales illustrées reproduisant en couleurs ses plus jolies affiches.

1re série. — Affiches du service de Paris à Londres. — 2e série. — Affiches des excursions en Normandie et en Bretagne.

Ces deux séries sont mises en vente séparément dans les bibliothèques des gares du réseau de l'Ouest ou adressées franco à domicile contre l'envoi de leur valeur (0 fr. 40 chaque série) sur demande affranchie au Service de la Publicité de la Compagnie, 20, rue de Rome, à Paris.

Chemins de fer du P.-L.-M.

D'accord avec la Compagnie P.-L.-M., la Compagnie des Wagons-Lits remet en marche le *Savoie-Express* à partir du jeudi 21 mai.

Ce train de luxe, qui rend les relations si rapides et si agréables entre Paris et Aix-les-Bains, aura lieu trois fois par semaine, les mardis, jeudis et samedis, dans le sens de l'aller; et les lundis, mercredis et vendredis dans celui du retour.

Départ de Paris (P.-L.-M.) à 11 h. 20 du matin; arrivée à Aix-les-Bains à 7 h. 24 du soir. — Départ d'Aix-les-Bains à 10 h. 32 du matin; arrivée à Paris à 6 h. 35 du soir

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

LIQUEUR
BÉNÉDICTINE

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~ 24 fr.
Etranger ~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

4 Juillet 1908 — N° 511
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~ 600 fr.
Encartage ~~~ 750 fr.

NAZZARO, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE L'A.C.F. DE 1907

Le Grand Prix de l'A. C. F. va se disputer lundi et mardi prochains pour la troisième fois. Le lundi sera consacré à la course des voiturettes, le mardi à celle des grosses voitures. Comme en 1907, c'est le Circuit de Dieppe qui a été adopté. Le vainqueur du premier Grand Prix de l'A. C. F., disputé sur le Circuit du Mans, fut Szisz, qui couvrit les 1.238 kilom. 160 du parcours effectué en deux journées, en 12 h. 14 m. 7 s., à une moyenne de 101 kilom. 198 à l'heure. Le vainqueur du Grand Prix de 1907 fut Nazzaro, qui fit les sept tours du Circuit, 770 kilomètres, en 6 h. 46 m. 33 s., soit à une vitesse de 113 kilom. 621 à l'heure.

LE GRAND PRIX DE 1908

Par H. PETIT

Le Grand Prix de cette année va se courir sous le règlement dit « à l'alésage » — Comment les constructeurs ont su en profiter — Ce que nous verrons dans trois jours

L'A. C. F. a, cette année, abandonné le règlement de l'an dernier, basé sur la consommation maximum. Ce pauvre règlement n'eut qu'une éphémère durée. Il y a lieu de le regretter et de faire un peu son oraison funèbre avant de chanter l'avènement du nouveau.

Comme le faisait remarquer si justement notre camarade Faroux, une voiture automobile n'est autre qu'un transformateur d'énergie. Quoi de plus juste, par conséquent, pour apprécier ce transformateur, que de lui limiter sa quantité d'énergie calorifique, représentée par le carburant, et de donner la palme à celui qui aurait rendu le maximum d'énergie cinétique, c'est-à-dire qui aurait réalisé la plus grande vitesse?

Pourquoi a-t-on si vite mis de côté ce mode d'appréciation? Cela tient selon nous à deux causes principales.

D'abord, la quantité d'essence allouée a été peut-être un peu trop grande, et n'a pas permis de faire ressortir suffisamment les qualités de rendement de chacun des concurrents : presque tous se sont tenus assez loin en deçà de la limite.

Et nous touchons au second point : donner une quantité déterminée de carburant présentait un énorme aléa, et le flair, la chance même avaient dans le classement une trop grande part.

Vous vous souvenez du concours qui passionna au moins les trois quarts des Français il y a quelques années, sous le nom du Concours du Litre d'Or? Il s'agissait de déterminer le nombre axact de grains de blé contenus dans une bouteille. Ajoutez à cela cette condition que, si vous donnez un chiffre trop faible, vous conservez quelques chances pour le second prix, mais que si vous dépassez d'une unité le nombre fatidique, vous avez irrémédiablement perdu. Voilà en quelque sorte l'analogue du règlement à la consommation maximum.

Tout comme le concurrent avisé qui a compté le nombre de grains contenus dans une quelconque bouteille, le constructeur sait bien à peu près ce que consommera sa voiture sur tel circuit. Mais la prudence exige qu'il diminue de quelques grains le nombre trouvé, pour se réserver une planche de salut en cas d'imprévu : peut-être la bouteille type est-elle un peu plus petite que celle qui a servi à l'expérience. Le moins prudent gagne tout... ou perd tout.

On a dit et redit que, par sol boueux, la première place serait revenue à un Français, que Nazzaro aurait connu la panne d'essence. Szisz nous affirme dans les quelques lignes qu'il a réservées aujourd'hui à la *Vie au Grand Air*, que, s'il avait conservé son gicleur des essais, il « grattait » toutes les voitures... et qu'avec ce gicleur, sa voiture ne consommait que 28 litres aux 100 kilomètres.

Trop poussé à la prudence, il l'a changé pour un plus petit... et il lui en a coûté la place de premier.

Le règlement de 1908 Aussi, abandonnant le classement à la consommation aux voitures de tourisme, l'A. C. F. a-t-il résolument adopté le règlement à l'alésage maximum et au poids minimum.

Est-ce à dire qu'il est parfait? Hélas! la perfection n'est pas de ce monde, et ce n'est certes pas dans le sein de la commission technique qu'elle s'est réfugiée.

Nous avons eu déjà l'occasion de dire ce que nous en pensions. Rappelons-le brièvement aujourd'hui :

Le règlement fixe non pas précisément l'alésage, mais bien la surface totale des pistons, à une valeur unique, quel que soit le nombre de ces pistons.

Tout le monde sait que, à surface égale de pistons, un moteur est d'autant moins puissant qu'il en comporte davantage. Cela ressort immédiatement de la formule, aujourd'hui à peu près universellement reconnue pour s'approcher le plus de la réalité.

$$\mathcal{L} = KD^{2,4}\,C^{0,6}$$

où $\mathcal{L}$ représente la puissance d'un moteur, D son alésage et C sa course.

Le résultat est que seul, le quatre cylindres peut concourir. Le six-cylindres qui est cependant un moteur remarquable à tous points de vue, a si peu de probabilités de se classer en bonne place que deux maisons seulement lui ont confié leur chance.

Le moteur Gobron-Brillié, dont l'équilibrage ne laisse presque rien à reprendre ne figurera pas parmi les concurrents et nous ne saurions trop le regretter.

Enfin, il faut en prendre notre parti, et nous consoler en cherchant les avantages du règlement.

Il favorise les moteurs à longue course et à grande vitesse de piston, moteurs qui rendront les meilleurs services sur les voitures de tourisme et dont le rendement sera certainement excellent.

Il ne faudrait pas confondre, comme on a quelquefois tendance à le faire, les moteurs à grande vitesse de piston avec les moteurs à rotation rapide.

Si n est le nombre de tours du moteur en une minute, C la course du piston, la vitesse moyenne dudit piston sera exprimée en mètres par seconde, par :

$$V = 2C \times \frac{n}{60} = \frac{Cn}{30}$$

C'est ainsi qu'un petit moteur de moto de 70 de course tournant à 2.000 tours aura une vitesse de piston de :

$$V = \frac{0{,}07 \times 2.000}{30} = 4^{m},60$$

tandis que le moteur de grosse voiture de 175 de course tournant à 1.200 tours, aura une vitesse de piston de :

$$V = \frac{0{,}175 \times 1.200}{30} = 7 \text{ mètres}$$

et par conséquent un meilleur rendement.

Les moteurs du Grand Prix Voyons un peu comment les constructeurs ont utilisé la latitude laissée par le règlement, et comment ils ont conçu leurs voitures du Grand Prix.

Remarquons d'abord une tendance, qui se manifestait déjà l'an dernier, et qui s'accentue encore cette année, à la réduction de plus en plus grande de la surface interne de la chambre d'explosions.

Cette chambre étant forcément limitée d'une part par une paroi plane, le piston, aura, pour un volume déterminé, une surface minima quand sa forme sera celle d'une demi-sphère.

On n'ignore pas qu'une grande partie de la chaleur des gaz explosifs est transmise aux parois du cylindre. Il y a donc intérêt à en réduire l'étendue. Six usines ont donné à leurs moteurs des culasses hémisphériques, ne reculant pas devant la petite complication mécanique entraînée par la commande des soupapes dans les moteurs de cette forme.

La course des pistons oscille entre 150 et 175 millimètres. La plus grande course est celle des Dietrich et des Fiat. La plus courte celle de la Thomas.

La seule firme des Renault reste fidèle au refroidissement par thermo-siphon.

La haute tension pour l'allumage tient la corde avec onze champions contre 6 pour la basse tension.

La transmission Un certain nombre de voitures ne comportent que trois vitesses, suffisant à notre avis pour un circuit aussi facile que celui de Dieppe.

La chaîne l'emporte sur la cardan, mais de bien peu, par 10 contre 7. Il semble cependant à peu près établi qu'un pont arrière non suspendu sur une très grosse voiture ne présente pas la même sécurité que la transmission par chaînes.

En somme, rien de bien nouveau à ce point de vue, non plus que pour les embrayages, chaque usine restant fidèle à son système.

Le Circuit Et maintenant que nous avons vu les champions, parlons un peu du champ clos où ils combattront.

Nous ne dirons rien de l'organisation des tribunes, intéressante évidemment, mais dont nous n'avons pas à nous occuper ici.

Quant à la route, on s'est efforcé de l'améliorer le plus possible depuis l'an dernier. Les abords du pont d'Ancourt ont été refaits, de même que les deux premiers virages de Londinières. Certains canivaux gênants ont disparu et la route fut élargie en quelques passages.

Les vitesses atteintes... et à atteindre Est-ce à dire qu'on ira beaucoup plus vite que l'an dernier? Il est permis d'en douter. Il est fort possible qu'on n'atteigne même pas les vitesses de l'année dernière. Rappelons en passant ces temps et ces vitesses :

Nazzaro 1er	en 6 h. 46 m. 33 s.	Moyenne	113.640 k.
Szisz	6 h. 5[illegible] m. 10 s.	—	111.819 k.
Baras	7 h. 0 m. 55 s.	—	109.760 k.

Nazzaro a fait son meilleur tour à 120,3.

Ce sont là, évidemment, de fort belles moyennes. Elles n'ont pu être réalisées que grâce au temps exceptionnel qu'il a fait : jusqu'à la veille du Circuit, un temps humide et froid. Le jour même, pas une goutte d'eau et le froid toujours. Aussi les bandages ont parfaitement résisté et il n'y a pas eu de temps perdu au ravitaillement. Il n'en sera certes pas de même si le soleil nous octroie ses rayons aussi généreusement qu'il l'a fait dernièrement. Gare alors aux éclatements! Les plaques de gomme vont sauter des toiles, et la jante amovible la plus rapidement démontable handicapera son possesseur d'une façon sérieuse.

N'oublions pas non plus que les moteurs de cette année sont plutôt un peu moins puissants que ceux de 30 litres. En tous cas, nous ne croyons pas que la moyenne de Nazzaro soit dépassée de beaucoup. Il est à peu près certain qu'on ne fera pas du 120 de moyenne.

Peut-être d'ailleurs, le record du tour sera-t-il abaissé. Rien d'impossible à cela : un tour accompli sans arrêt, par un conducteur possédant à fond le Circuit (et ils le possèdent tous!...) pourra fort bien être abattu en 36 minutes, soit 128 de moyenne.

Les Voiturettes N'oublions pas l'épreuve des voiturettes, qui, pour-être moins émouvante n'en presente pas moins un intérêt de tout premier ordre.

Son règlement, mieux conçu que celui des voitures, permet la lutte égale des monocylindriques et des quatre cylindres. Peut-être même ces dernières sont-elles un soupçon avantagées quant à la puissance.

Nous avons vu il y a quelque temps que la puissance des moteurs atteindrait environ 15 à 18 chevaux. Sizaire nous a montré l'an dernier à la Coupe des voiturettes que l'on pouvait marcher à 75 kilomètres à l'heure avec un monocylindrique de 100 d'alésage. Il est probable que, cette année, cette vitesse sera dépassée : le Circuit de Dieppe est meilleur que ne l'était celui de Rambouiilet le jour de l'épreuve de vitesse. On peut aussi compter sur un temps plus sec. La chaleur importe peu aux voiturettes qui ne sont pas, comme leurs grandes sœurs, des mangeuses de pneus. Aussi le tour sera-t-il parcouru à 80 à l'heure, peut-être plus. Quant à la moyenne générale du gagnant, elle frisera le 70, il y a tout lieu de l'espérer.

La Conclusion Ces deux épreuves à un jour d'intervalle mettent en évidence cette vérité qu'on aurait quelques tendances à oublier : la vitesse coûte cher! Comparez ces résultats brutaux :

15 × 18 chevaux, 60 ou 70 à l'heure.

120 chevaux, 120 à l'heure (au maximum!)

Tout commentaire serait superflu.

En attendant le triomphe de la petite voiture, souhaitons de grand cœur bonne chance à toutes, grosses et petites qui vont nous fournir un beau spectacle de lutte intense pendant deux matinées.

H. PETIT.

VIRAGES ET COURBES

Par CISSAC

Cissac, le sympathique conducteur d'une voiture Panhard, a bien voulu nous donner la primeur de ses impressions sur le Circuit de Dieppe Ce qu'il pense de sa voiture

Cissac.
Ancien coureur cycliste, puis conducteur de motocyclettes, il est maintenant un des maîtres du volant.

Ce pauvre Circuit! En a-t-il vu passer, sur son dos, des voitures de course, ou, depuis l'interdiction, des pseudo-voitures de tourisme : une carrosserie rudimentaire, attachée avec quatre boulons sur un châssis de course. Mais n'importe, c'est une voiture de tourisme, et l'Administration est satisfaite.

On aurait grand besoin, cependant, de le respecter, ce Circuit, et la mesure prise à la fin de ne tolérer que les vitesses inférieures à quinze (!) à l'heure, aura certainement réjoui tous les conducteurs.

La route, sans être précisément mauvaise, n'a rien d'extraordinaire : nous sommes loin de la piste rêvée. Nous en serons d'ailleurs plus loin encore le jour de la course. Pourquoi? A cause des voiturettes.

Je vous entends d'ici : les voiturettes, véhicule intéressant, n'usant ni route, ni pneus, etc., etc... Ah bien oui!... Il y a quelque 61 voitures engagées. Elles passeront quatre fois, soit 244 × 4 = 976 pneus qui vont gratter le sol. Sans être pessimiste, on peut prévoir que la couche de goudron sera fortement entamée. C'est de l'égoïsme, direz-vous? Possible, chacun prêche pour son saint. Si ma Panhard avait 100 chevaux de moins, il est probable que mon avis serait différent.

Virages et courbes On a tout dit, semble-t-il, sur les virages, la façon de les prendre à la corde, leur danger... que sais-je? Eh bien, mon opinion, à moi, est que les virages ne sont pas dangereux. Cela vous étonne? C'est naturel, cependant.

Un virage n'est jamais pris en vitesse, pour une raison bien simple : on ne peut pas aller vite, il faut bien ralentir. Il en est autrement de ce que j'appellerai les courbes de route.

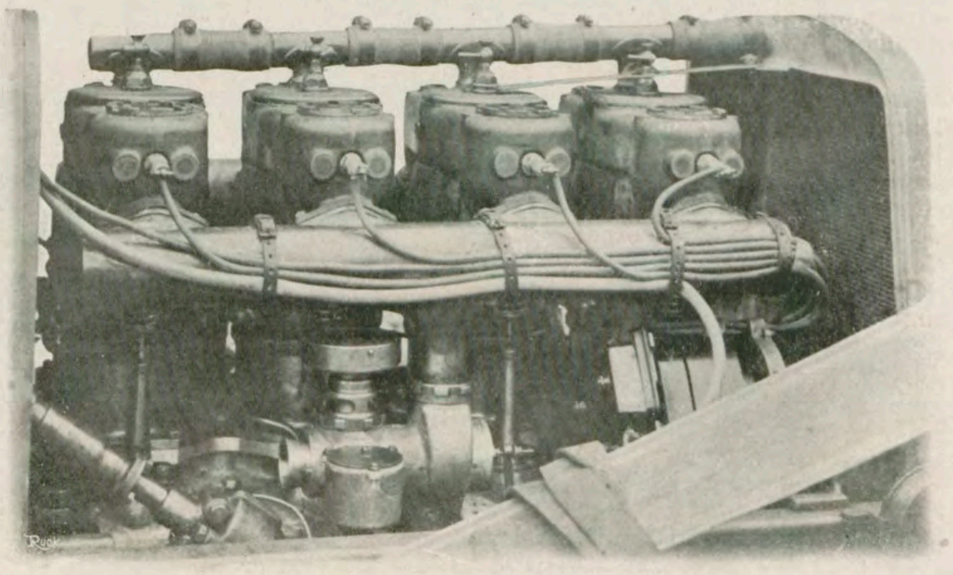
Vous savez, ces routes qui changent lentement de direction, qui tournent sans en avoir l'air, comme le tournant fameux de Saint-Martin-en-Campagne, où Albert Clément trouva la mort. Eh bien, ces courbes sont dangereuses.

Elles n'ont l'air de rien, je l'ai déjà dit. On y passe presque sans s'en apercevoir à 120 à l'heure. Puis, un beau jour, voyant que tout va si bien, on accélère un peu : tiens, on est un peu déporté. Illusion, sans doute, recommençons. Un peu plus de gaz, allons-y... et cette fois-là, vous rasez le fossé extérieur... si vous ne sautez pas dedans! Il faut se tenir dans les limites de vitesse qui sont très étroites. Je signale notamment les deux virages que l'on rencontre entre Eu et Criel. Le premier, d'aspect redoutable, est, au contraire, facile et peut être pris en vitesse.

Le second a l'aspect bénin et incite à la confiance : il n'en est que plus dangereux. C'est d'ailleurs là que Willy Poegge s'est retourné.

Ma voiture Ma Panhard est excellente et j'en suis enchanté. Elle va peut-être un peu moins vite que certaines autres, mais son allure est tellement régulière que les spectateurs pourront régler leurs montres sur nos passages au poteau : je compte bien n'avoir d'autre arrêt que pour me ravitailler.

Je consommerai un peu moins que l'an dernier, très probablement. Mes essais ont donné 27 litres aux 100 kilomètres (sur une autre voiture, d'ailleurs, mais semblable). Or, comme ma voiture est du type commercial, sans autre changement que le moteur, tout comme celle des essais, il y a de grandes chances pour que je me tienne dans les environs de 30 litres, plutôt un peu moins. Mon réservoir (137 litres) me permettra donc de faire plus de la moitié du parcours.

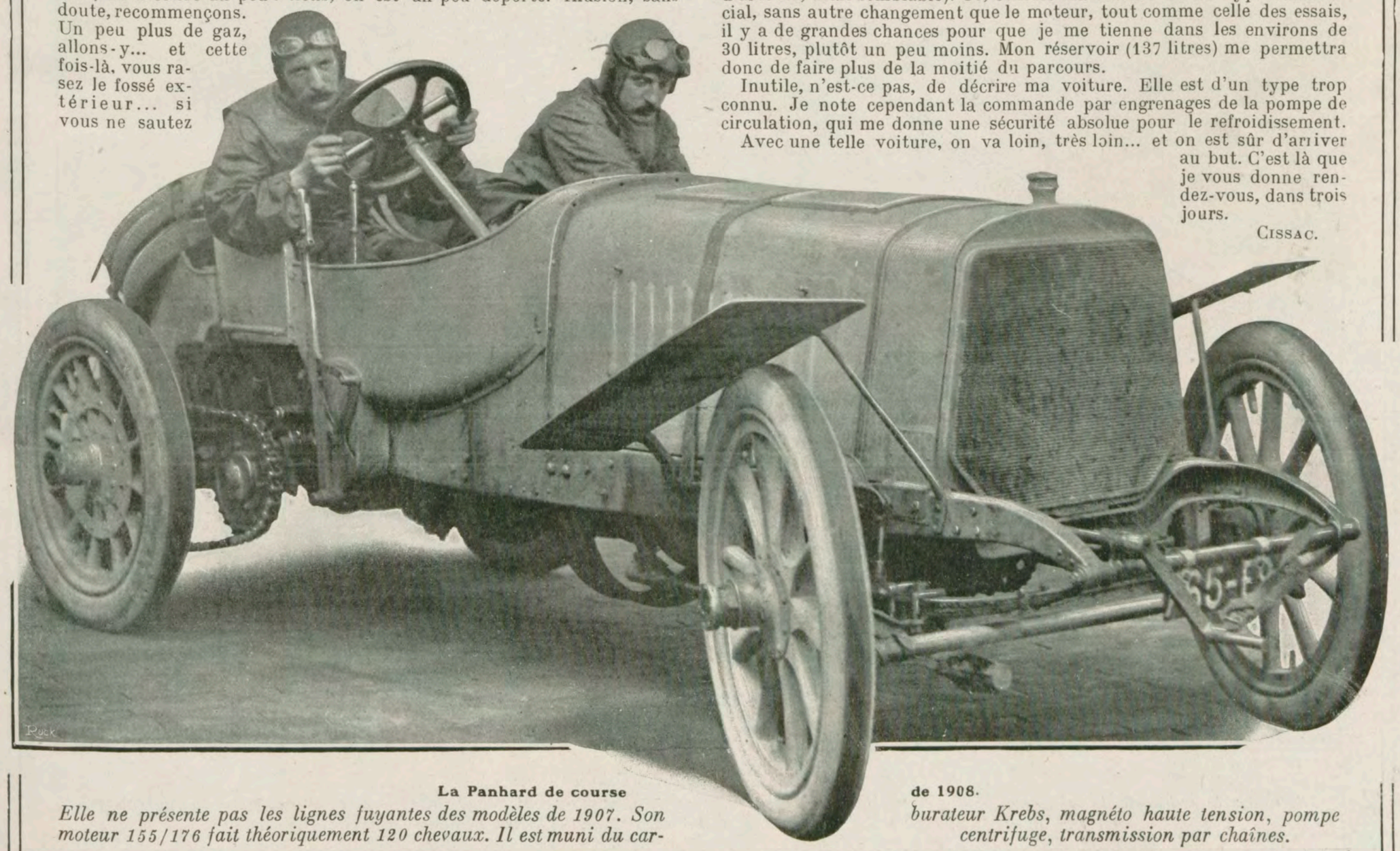


Le moteur Panhard-Levassor.
Le moteur de 1908 est à 4 cylindres séparés en acier, avec chemises cuivre. Les soupapes, disposées symétriquement, sont commandées en dessous par deux arbres à cames.

Inutile, n'est-ce pas, de décrire ma voiture. Elle est d'un type trop connu. Je note cependant la commande par engrenages de la pompe de circulation, qui me donne une sécurité absolue pour le refroidissement.

Avec une telle voiture, on va loin, très loin... et on est sûr d'arriver au but. C'est là que je vous donne rendez-vous, dans trois jours.

CISSAC.



La Panhard de course de 1908.
Elle ne présente pas les lignes fuyantes des modèles de 1907. Son moteur 155/176 fait théoriquement 120 chevaux. Il est muni du carburateur Krebs, magnéto haute tension, pompe centrifuge, transmission par chaînes.

UNE REGRETTABLE SUPPRESSION

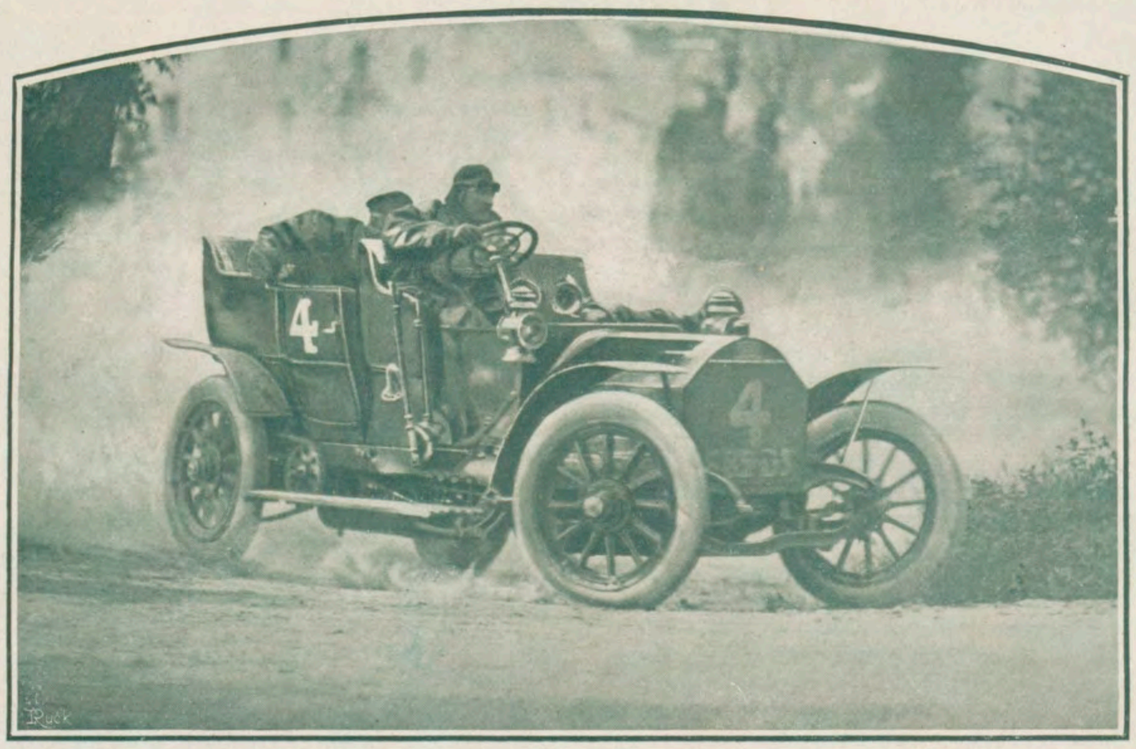
La Coupe de la Presse étant supprimée cette année, nous ne verrons plus les beaux spectacles d'antan
Notre collaborateur retrace les dernières victoires des Peugeot

Nous ne verrons plus la Coupe de la Presse, du moins cette année, et nous le regretterons, car, à côté des épreuves de pure vitesse, il est bon d'en avoir quelques-unes pour les voitures de touristes.

L'an dernier, deux voitures Peugeot prirent le départ, pilotées par Perret et Renaux. Leur moteur était celui des 28 chevaux du catalogue, soit 130 d'alésage pour 120 de course, donnant 44 chevaux, à 1.200 tours.

Renaux se classa brillamment en tête, couvrant les 5 tours du circuit, soit 392 kilom., en 4 h. 32 m., ce qui donne une moyenne de 85 kilom. 735 à l'heure. Tous ses tours se succédèrent en des temps différant à peine d'une minute. Le 1er fut fait en 54 m. 57 s.

2e	—	54 m. 13 s.
3e	—	53 m. 57 s.
4e	—	54 m. 28 s.
5e	—	55 m. 21 s.



Perret à la Coupe de la Presse.

Perret, le triomphateur de la Coupe Rochet-Schneider de 1906, sur Peugeot, passe au virage de Rochefort-en-Montagne, à la Coupe de la Presse.

On peut juger, par ces temps, de la régularité de sa marche. Perret, ayant franchi en vitesse un caniveau qu'il n'avait pas vu perdit du temps de ce chef, mais se classa néanmoins en bonne place.

La maison Peugeot ne faisait d'ailleurs qu'ajouter un fleuron à sa couronne de lauriers. Elle avait, entre autres succès, remporté, la même année, le Grand Prix des petites voitures, au Circuit Provençal. Les Peugeot s'offrirent les premières places dans toutes les catégories. Plaisant se classa premier du classement général sur sa deux-cylindres de 105 d'alésage.

En 1906, les mêmes constructeurs avaient gagné, pour la deuxième fois, d'ailleurs, la Coupe Rochet-Schneider.

Le règlement accordait un maximum de :

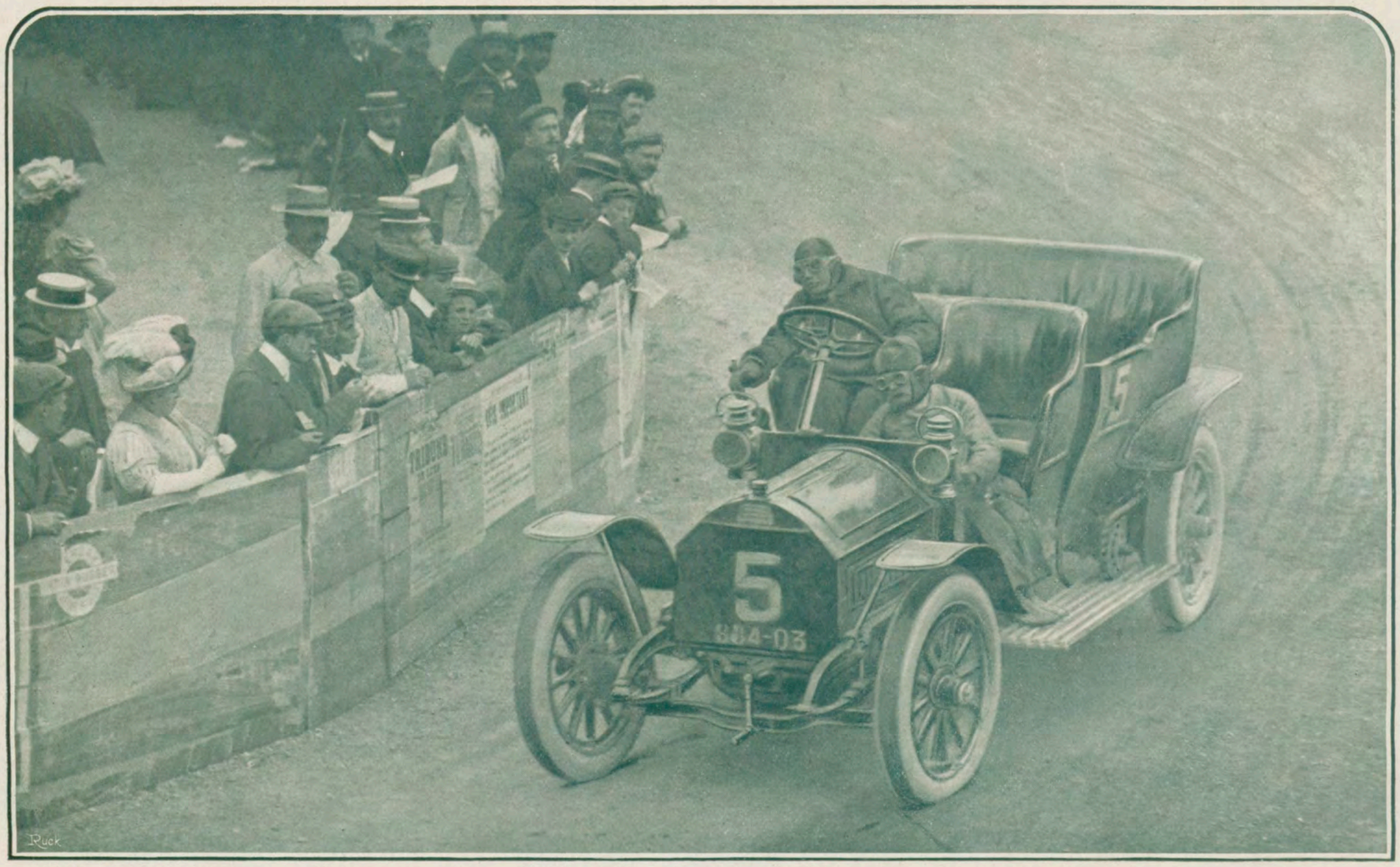
300 points pour la régularité.
100 points pour la consommation d'eau.
100 points pour une vitesse supérieure à 30 dans la côte de la Baraque.
200 points pour la consommation minimum d'essence.
200 points prix minimum du châssis.

Perret s'offrit le luxe d'arriver premier, avec le maximum de points. Son châssis Peugeot était le meilleur marché : 10.300 fr. sa consommation a été la plus faible : 26 l. 50 pour les 314 kilom. : il a eu le maximum pour la vitesse en côte et aucun point de pénalisation. Déjà, en 1905, Perret avait eu le même rang, sinon le même succès.

C'est donc à juste titre qu'il y a lieu de regretter la disparition de la Coupe de la Presse.

Nul doute que, encore cette année, Peugeot ne nous eût montré de beaux véhicules et une belle course. Noblesse oblige.

H. P.



Renaux au Circuit de Lisieux.

Renaux a remporté la victoire à la Coupe de la Presse, sur sa voiture Peugeot, *couvrant les 392 kilom. 650 du parcours en 4 h. 32 m. 56 s. 2/5, à une moyenne de 85 kilom. 735 m. à l'heure. (Pneus* Continental.)

DES DÉBUTS QUI PROMETTENT

Depuis l'an dernier, les voitures Mercédès n'ont cessé de triompher dans toutes les parties du monde et dans tous les domaines du moteur automobile

C'est une vérité universellement reconnue que la Mercédès a donné le ton à l'automobile, aussi bien dans le domaine de l'industrie que dans celui du sport. Il n'est pas, pour ainsi dire, une innovation qui, sortie une année des usines de Cannstadt n'ait fini par être adoptée, l'année suivante ou les années d'après, par les autres maisons. Nous en pourrions citer une longue liste.

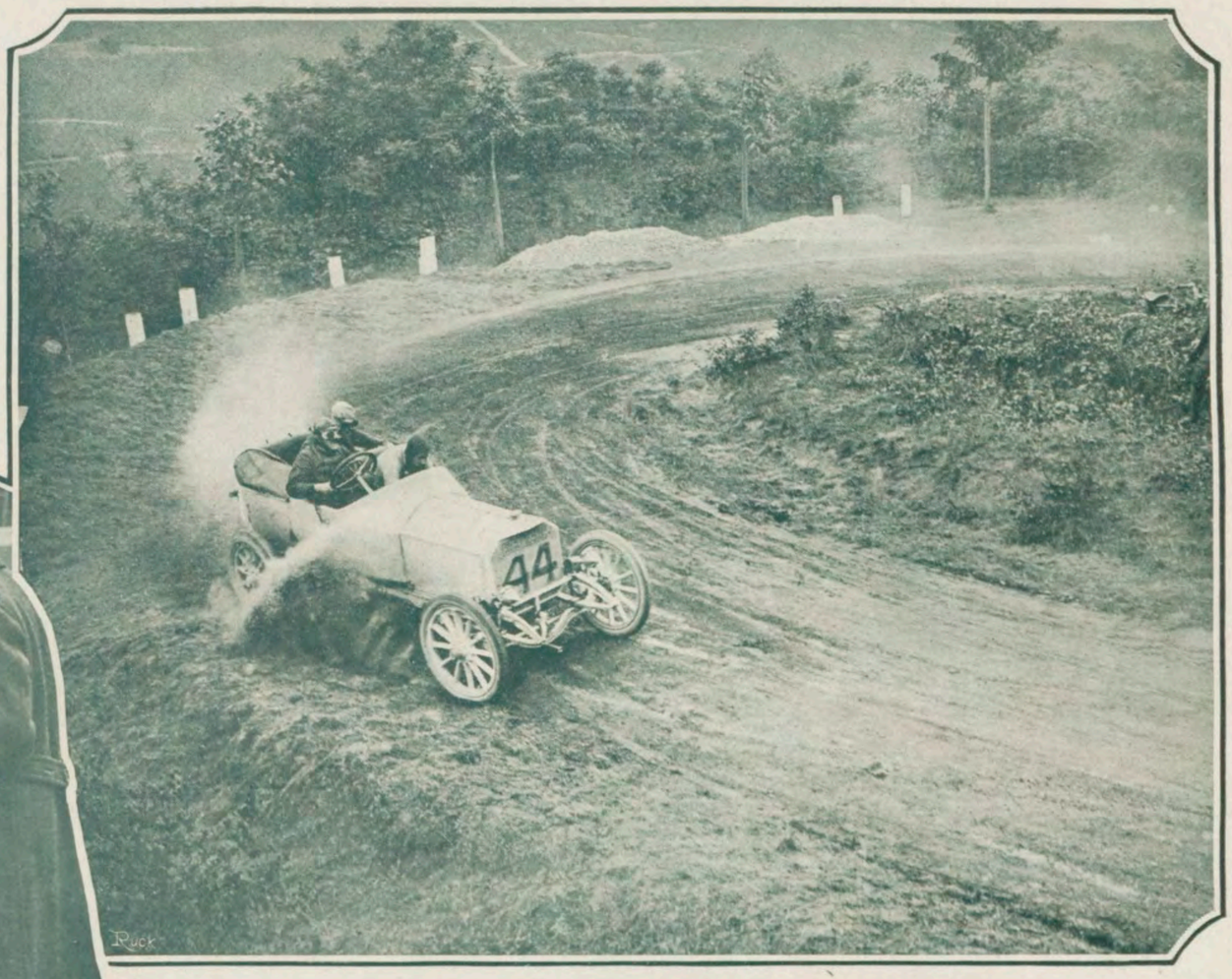
N'est-ce pas la Mercédès qui a adopté, la première, les châssis estampés, qui a substitué le nid d'abeilles au radiateur tubulaire, remplacé les soupapes automatiques par les soupapes commandées, utilisé les roulements à billes, mis son essence sous pression, etc., autant de perfectionnements que l'on voit maintenant sur toutes les voitures de marques? Dans le domaine du sport, il en est de même. C'est la Mercédès qui, la première, s'est adonnée à la voiture de course, et les succès qu'elle a remportés dans la Coupe Gordon-Bennett, en Irlande, au Taunus, dans Paris-Vienne, sont encore présents à la mémoire de tous. Sur l'eau, le moteur Mercédès rencontre la même réussite. Le fameux exploit des Mercédès dans Paris à la Mer resteront célèbres. Mais ces deux domaines ne lui suffisent pas. C'est encore Mercédès qui triomphe dans les airs. Le premier dirigeable qui fit autre chose que des essais, le *Lebaudy*, était muni d'un moteur Mercédès, et c'est encore un moteur Mercédès qui emmène au-dessus du lac de Constance la théorie des Zeppelin, les plus colossaux des aéronats qui aient encore été construits.

Depuis l'an dernier, la Mercédès ne compte plus ses victoires. Dans la course classique du Circuit des Ardennes, la seule épreuve de 1907 où toute liberté fut laissée aux constructeurs, le baron de Caters remportait une brillante victoire. A Château-Thierry, à Westend, à Ostende, à Odessa, aux régates de Cannes, sur tous les points de l'Europe où il se présenta, le moteur Mercédès triompha. Dans les voitures de tourisme et de ville, les usines Mercédès se sont surtout attachées à simplifier les organes du moteur et de la transmi-sion et le modèle qu'ils présentent pour 1908 leur assure, à ce point de vue, une supériorité incontestable sur tous leurs concurrents.

F.-A. Wheel

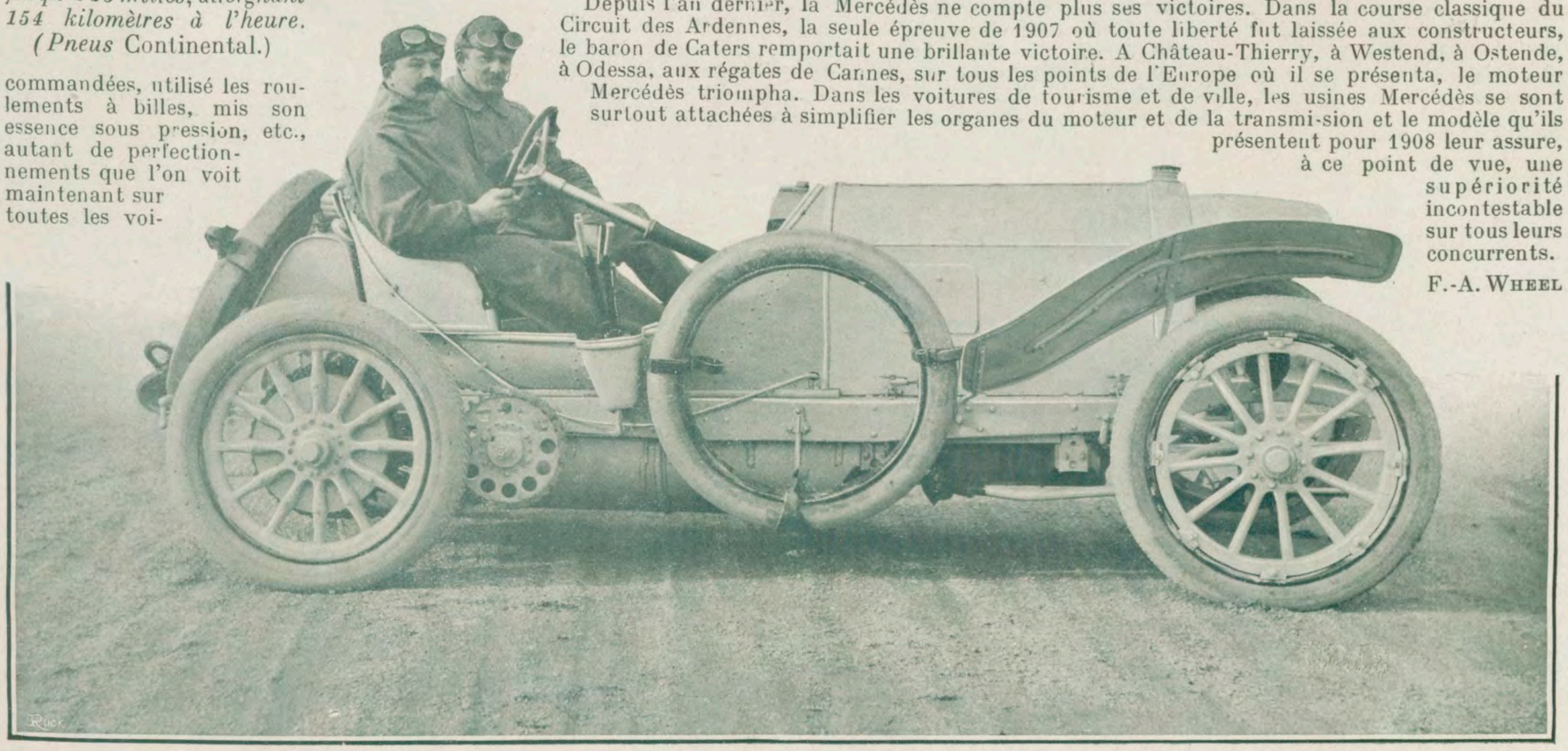
Resta consulte ses temps, après son record.

Sur l'autodrome de Brocklands, Resta, sur sa 120-chevaux Mercédès, battit tous les records jusqu'à 25 milles, atteignant 154 kilomètres à l'heure. (*Pneus* Continental.)



Willy Poegge à la Coupe du Prince Henri de Prusse.

Sur 145 voitures parties, la Mercédès de Willy Poegge prit la seconde place, quoique fortement handicapée par le règlement. (*Pneus* Continental.)



Lautenschlager sur sa Mercédès du Grand Prix.

Les Mercédès du Grand Prix se présentent comme très redoutables. Leur moteur, à 4 cylindres jumelés, est muni de culasses hémisphériques; les soupapes sont en dessus. Course 170. Allumage par magnéto à basse tension, transmission par chaînes.

LE LIVRE D'OR DES LION

Toutes les grandes épreuves de voiturettes de 1908 sont revenues à une seule marque ℘ Elle est grande favorite dans le Grand Prix ℘ ℘ ℘

On sait que, cette année, la Commission Sportive de l'Automobile-Club de France, qui semblait jusqu'ici avoir dédaigné la petite voiture au profit des gros engins de course, est revenue à de meilleurs sentiments. Elle a fait sienne la Coupe des Voiturettes, qui se disputait depuis plusieurs années déjà, et a décidé de la faire disputer sur le Circuit de Dieppe, la veille du Grand Prix des grosses voitures.

Le règlement a fixé à 100 millimètres, l'alésage des monocylindres qui prendront part à l'épreuve. On peut espérer que les constructeurs tireront un parti superbe du moteur imposé par le règlement.

La voiturette Lion figure au premier rang des favorites, parmi les nombreuses marques qui vont s'aligner lundi, à Dieppe. Les succès qu'elle a remportés depuis le commencement de l'année légitiment la confiance de ses partisans.

Dès la fin de janvier, à l'occasion du Salon de Turin, l'Automobile-Club de cette ville faisait disputer une épreuve de voiturettes, à laquelle prenaient part trois maisons françaises et une italienne; en tout, huit voitures. Le temps était déplorable, et le brouillard si épais qu'il fallut retarder le départ d'une heure. Deux voitures seulement finirent, et Giuppone, sur sa Lion, prit la première place, couvrant les 180 kilomètres en 4 h. 12 m., soit près de 45 kilomètres à l'heure, sur ce parcours particulièrement défectueux.

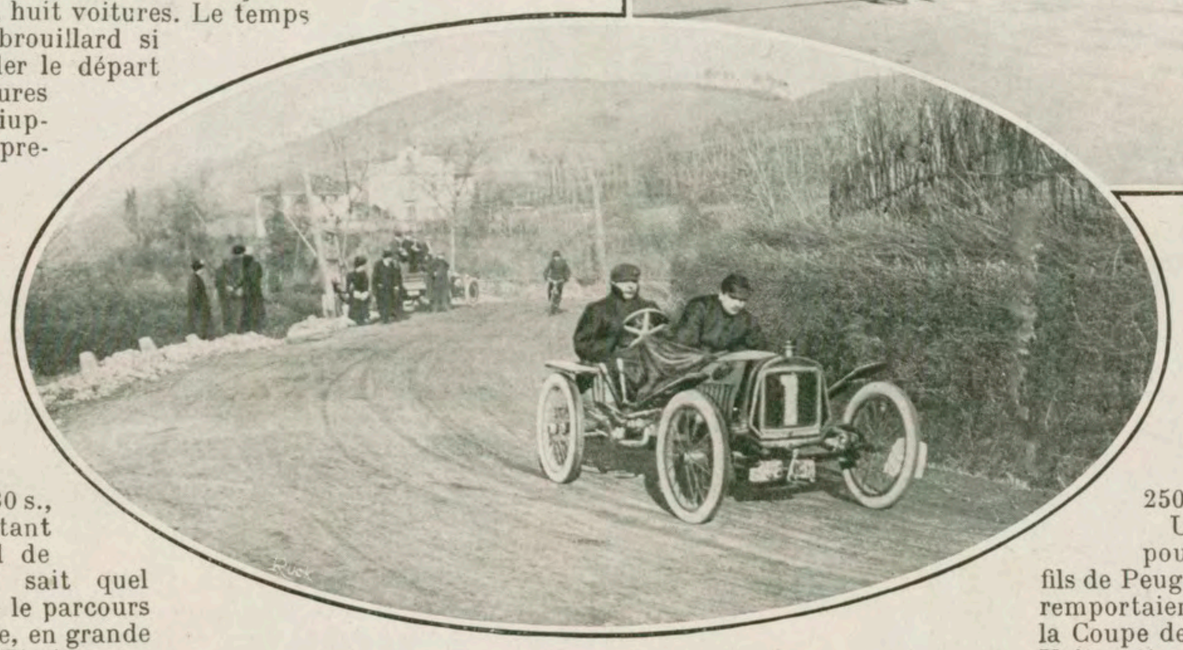
Le 10 mai, le champ de bataille était transporté en Sicile. Onze concurrents se présentèrent au départ. C'est encore Giuppone qui l'emportait, en 6 h. 31 m. 30 s., enlevant la Coupe, et battant de 1 h. 16 m., le record de l'année précédente. On sait quel profil accidenté présente le parcours de la Coupe, qui emprunte, en grande partie, celui de la Targa Florio.

Une troisième fois, les mêmes concurrents étaient aux prises, en Espagne, cette fois. La Coupe Catalunya revenait encore à Giuppone, triomphant de ses quatorze concurrents, couvrant les 250 kilomètres, en 6 h. 23 m. 50 s. Une telle régularité n'est pas pour nous étonner, de la part des fils de Peugeot frères. N'est-ce pas eux qui remportaient de haute lutte, l'an dernier, la Coupe de régularité dans la Coupe des Voiturettes, avec 14 h. 43 m. 16 s., pour le temps additionné de leurs trois représentants. De tels succès légitiment toutes les espérances.

F.-A. Wheel.

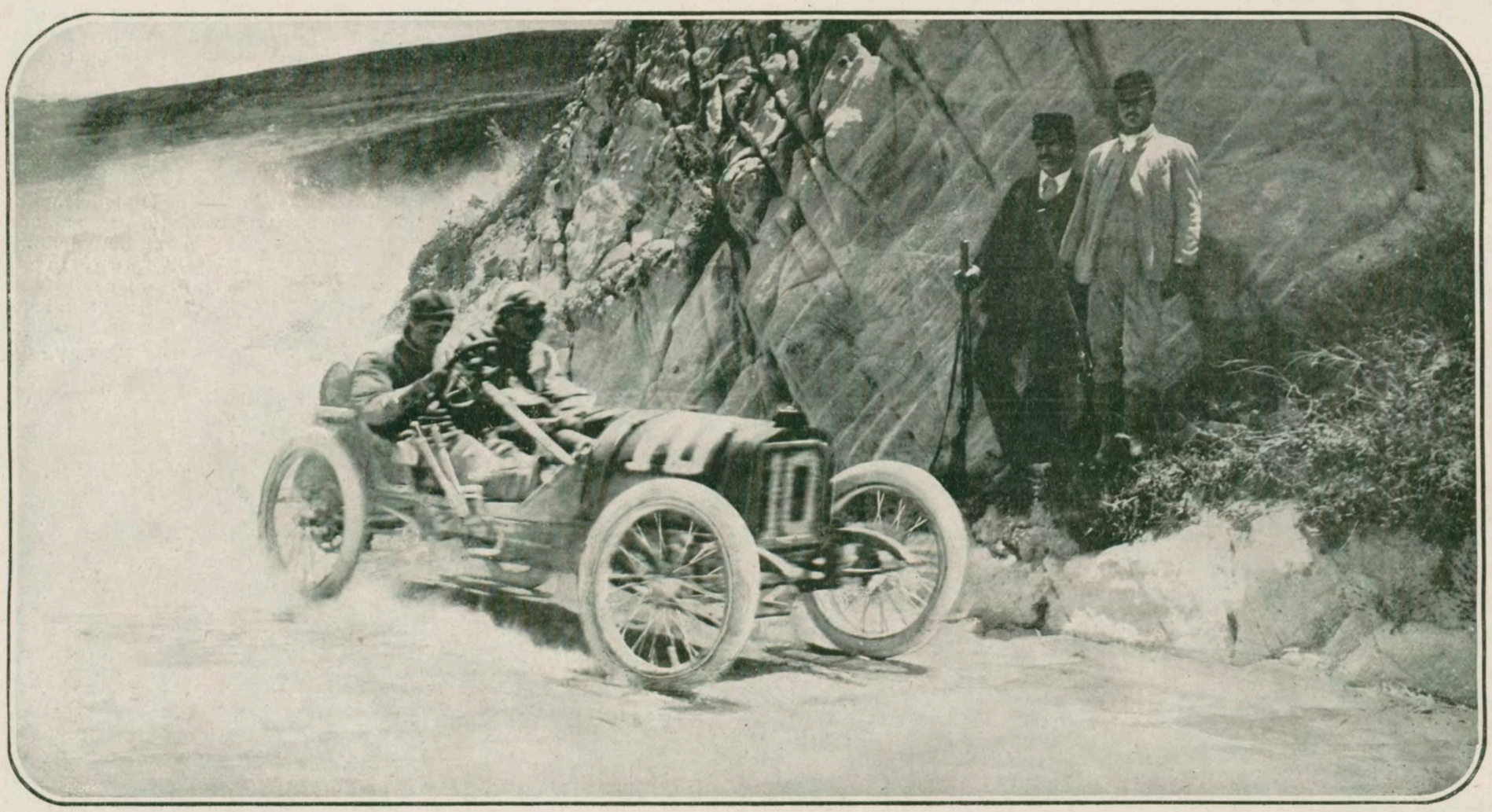
Giuppone à la Coupe Catalunya.

Le parcours de 250 kilomètres a été couvert par la Lion de Giuppone en 6 h. 23 m. 50 s.



Giuppone à la Coupe de Turin.

Guippone a remporté la victoire, couvrant les 180 kilomètres du parcours en 4 h. 12 m., sur sa Lion des fils de Peugeot frères.

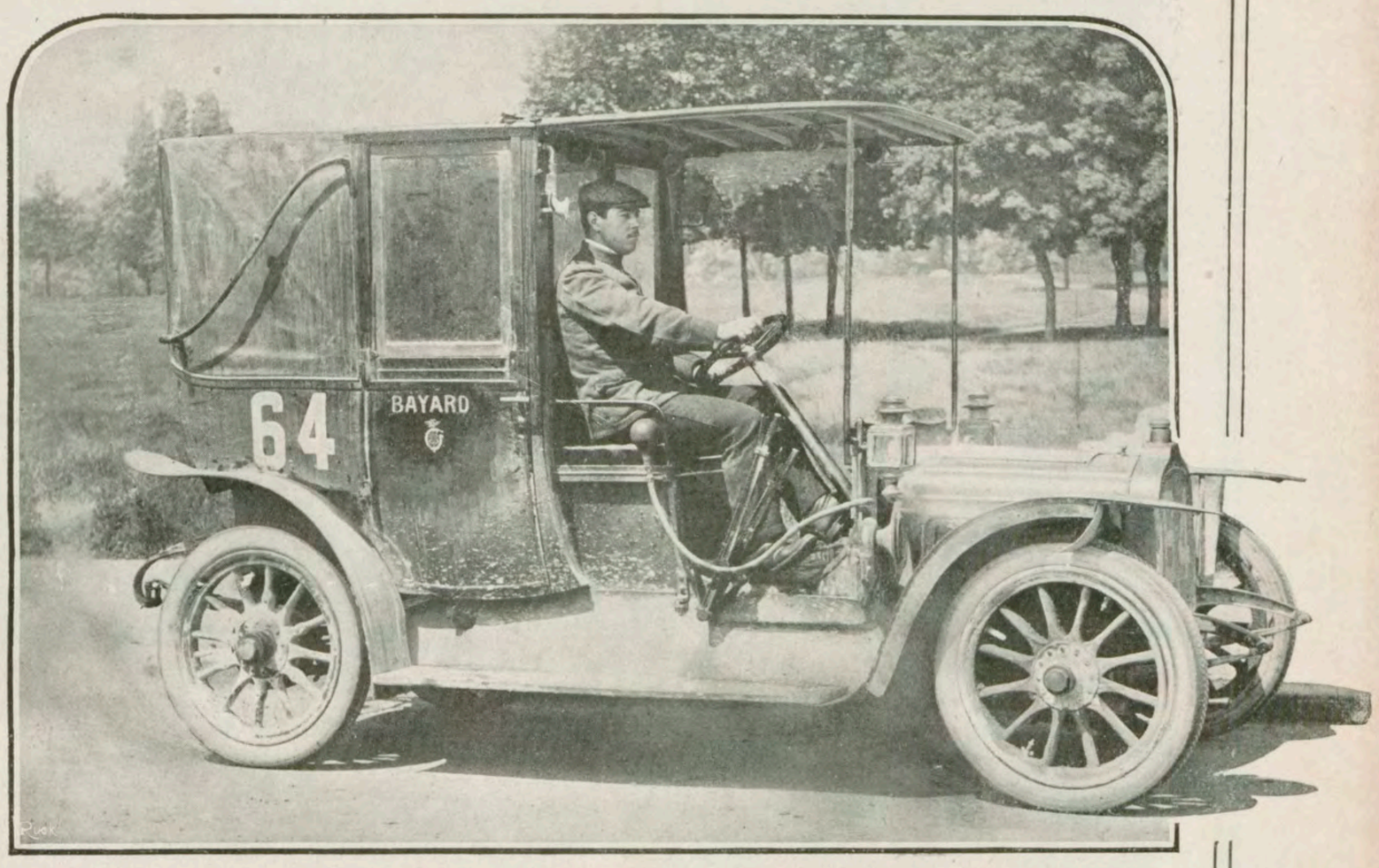


Giuppone à la Targa Florio.

La Targa Florio, une des plus grandes épreuves de voiturettes de l'année, comportait 300 kilomètres. Elle a encore été gagnée par Giuppone, sur voiturette Lion, des fils de Peugeot frères, en 6 h. 31 m. 30 s.

DU FIACRE A LA MITRAILLEUSE

Tout en préparant, pour le Grand Prix, des voitures qui promettent de prendre place parmi les plus rapides, les usines Bayard-Clément se consacrent à la voiture utilitaire



Au concours des véhicules industriels.

Le fiacre automobile Bayard-Clément s'est classé premier des quatre-cylindres au concours des véhicules industriels. Cette vaillante voiture donnait une impression de solidité et de fini qui faisait l'admiration de tous les connaisseurs.

Il serait puéril de se baser sur des essais, pour en tirer une conséquence trop précise sur des voitures qui ne se sont pas encore montrées en public. Il semble, néanmoins, que les Bayard-Clément de cette année seront terriblement vites. Pour réduire autant que possible la surface interne de la chambre d'explosion et diminuer la perte de chaleur par transmission aux parois, Bayard-Clément a adopté, cette année, les culasses hémisphériques. Le moteur a 180 de tour, et les soupapes sont commandées par un arbre à cames uniques, placé au-dessus du moteur. Des essais officieux auraient permis d'atteindre couramment 21 secondes au kilomètre.

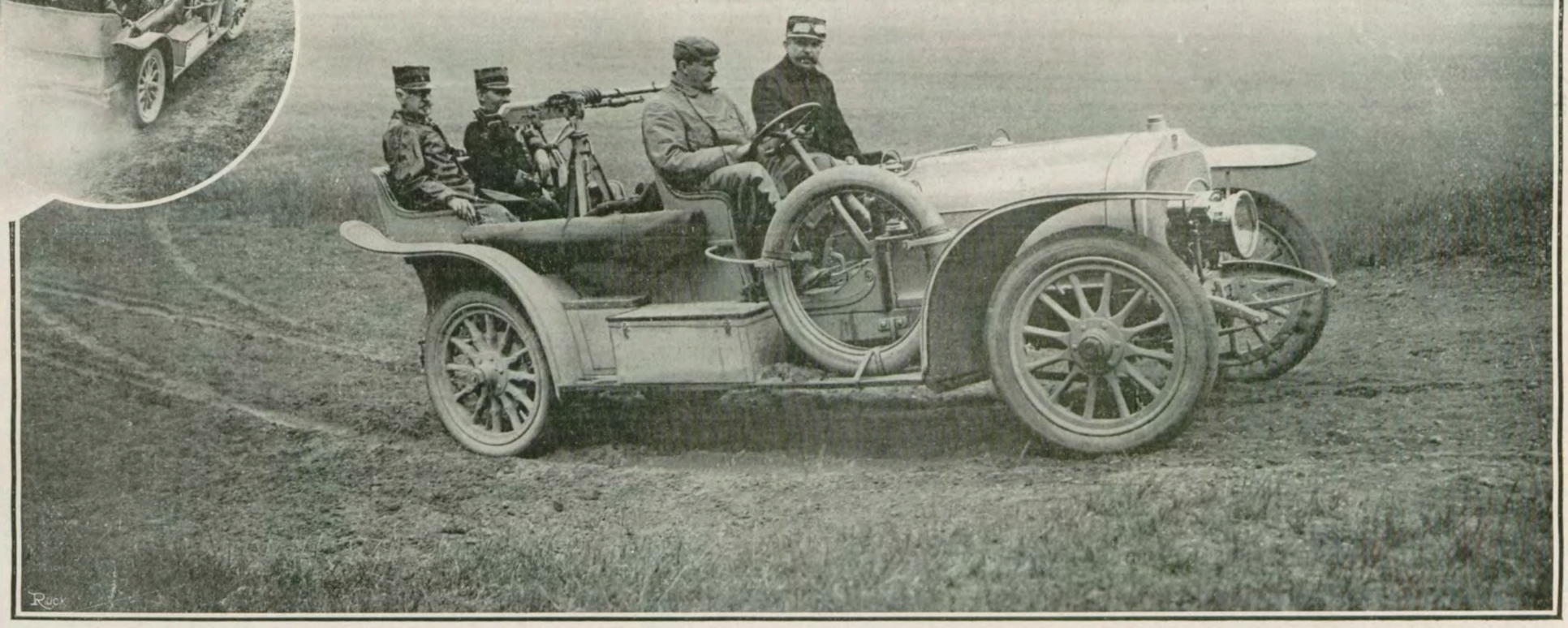
Mais il est à remarquer que ces essais de pure vitesse n'empêchent pas l'usine Bayard-Clément de se consacrer aux véhicules utilitaires. Elle en a donné la preuve au récent concours de véhicules industriels. Sans fracas, elle y a remporté une victoire qui aura, au point de vue de sa clientèle, la plus haute portée. Un seul fiacre Bayard-Clément, avait été engagé. C'était un 10/16 chevaux de série, comme il en a été livré des centaines aux clients, aussi bien en province qu'à Paris ou à l'étranger.

Cette voiture a accompli tout le parcours sans aucune pénalisation. Aux étapes, elle a presque toujours terminé en tête. Elle s'est d'ailleurs classée première des quatre-cylindres.

Les 4.000 kilomètres du parcours ont été couverts en trente jours, sans aucune pénalisation; carrossé en landaulet et transportant quatre personnes, il a régulièrement atteint, sur l'ensemble du parcours, une moyenne de 45 kilomètres à l'heure. Sur le parcours Auxerre-Fontainebleau, choisi pour l'épreuve de consommation, la dépense a été exactement de 10 litres 700, pour les 112 kilomètres, soit 9 litres 600 aux 100 kilomètres, résultat magnifique, avec une vitesse commerciale aussi forte et un poids utile transporté, aussi lourd. Ce châssis 10/16 peut, à volonté, supporter une carrosserie de tourisme ou une carosserie de service de ville.

Une voiture d'un tout autre genre a été récemment établie par les usines Bayard-Clément. Il s'agit d'une auto-mitrailleuse dont les essais ont été faits il y a quelques semaines au bois de Vincennes. C'est un châssis 40 chevaux supportant un double phaéton, dans lequel est placée une mitrailleuse. Les essais ont donné pleine satisfaction, et les auto-mitrailleuses construites sur ce modèle vont être incessamment envoyées sur la frontière marocaine.

H. P.



La mitrailleuse automobile Bayard-Clément.

Les usines Bayard-Clément viennent de faire sortir une nouvelle mitrailleuse construite pour le compte du gouvernement français. Elle va partir sur la frontière marocaine. Le moteur est de quarante chevaux. Les essais ont donné toute satisfaction. En haut, la mitrailleuse évoluant dans le bois de Vincennes.

La Vie au Grand Air

UN ÉPISODE DU GRAND PRIX DE L'A. C. F. DE 1907

LE SEUL INCIDENT DE LA COURSE

Ce curieux document, qu'aucun photographe n'avait eu la chance de fixer sur la plaque sensible, nous a été communiqué par le cinématographe Pathé. C'est une partie d'un film, grand comme un timbre-poste, exactement, qui nous a permis d'en faire un agrandissement 40/50. On remarque, au premier plan, la voiture de Richez qui, après être entrée dans le talus, va pouvoir repartir. Au fond, on voit une autre voiture qui fait un tête à queue complet. Car les voitures se dirigeaient vers le lecteur, et non dans le sens que celle-ci semble suivre. Cette position provient de ce que les conducteurs qui abordent le virage à une trop grande vitesse, pour ne

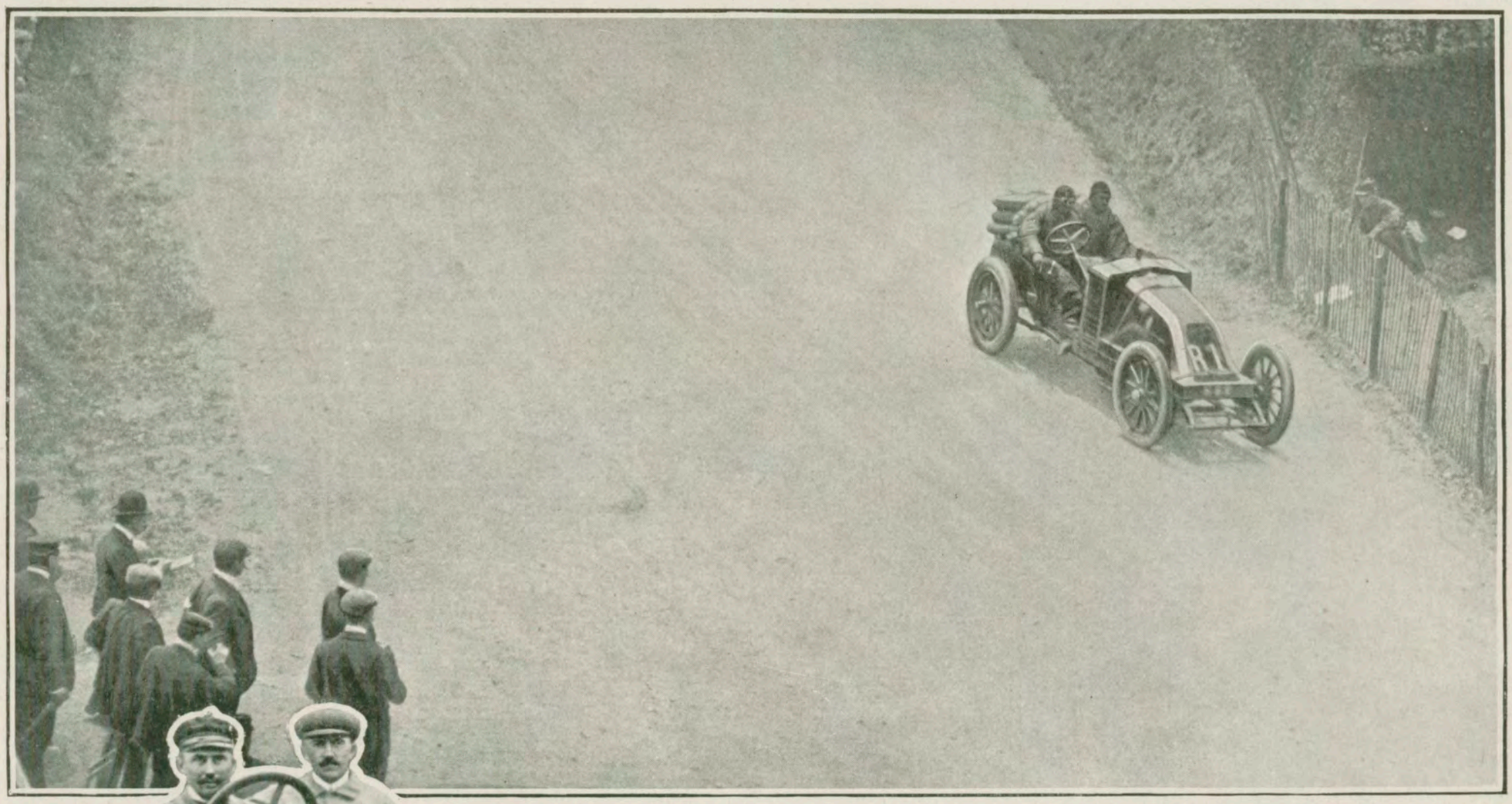
AU VIRAGE DE LONDINIÈRES

pas être projetés dans le talus, sont obligés de donner un brusque coup de freins. Comme ceux-ci n'opèrent pas exactement avec la même pression sur les deux roues, la voiture décrit un cercle complet autour de la roue qui est la plus serrée, et tourne le dos à la direction qu'elle suivait précédemment. Rien n'est plus curieux que d'assister à ce spectacle et à tous les virages un peu brusques, les spectateurs pourront voir la réédition de cet incident étrange. C'est surtout au virage de Londinières que ce fait bizarre se produit, donnant ainsi un frisson d'émotion aux spectateurs rangés le long de la route.

MES IMPRESSIONS SUR LE CIRCUIT

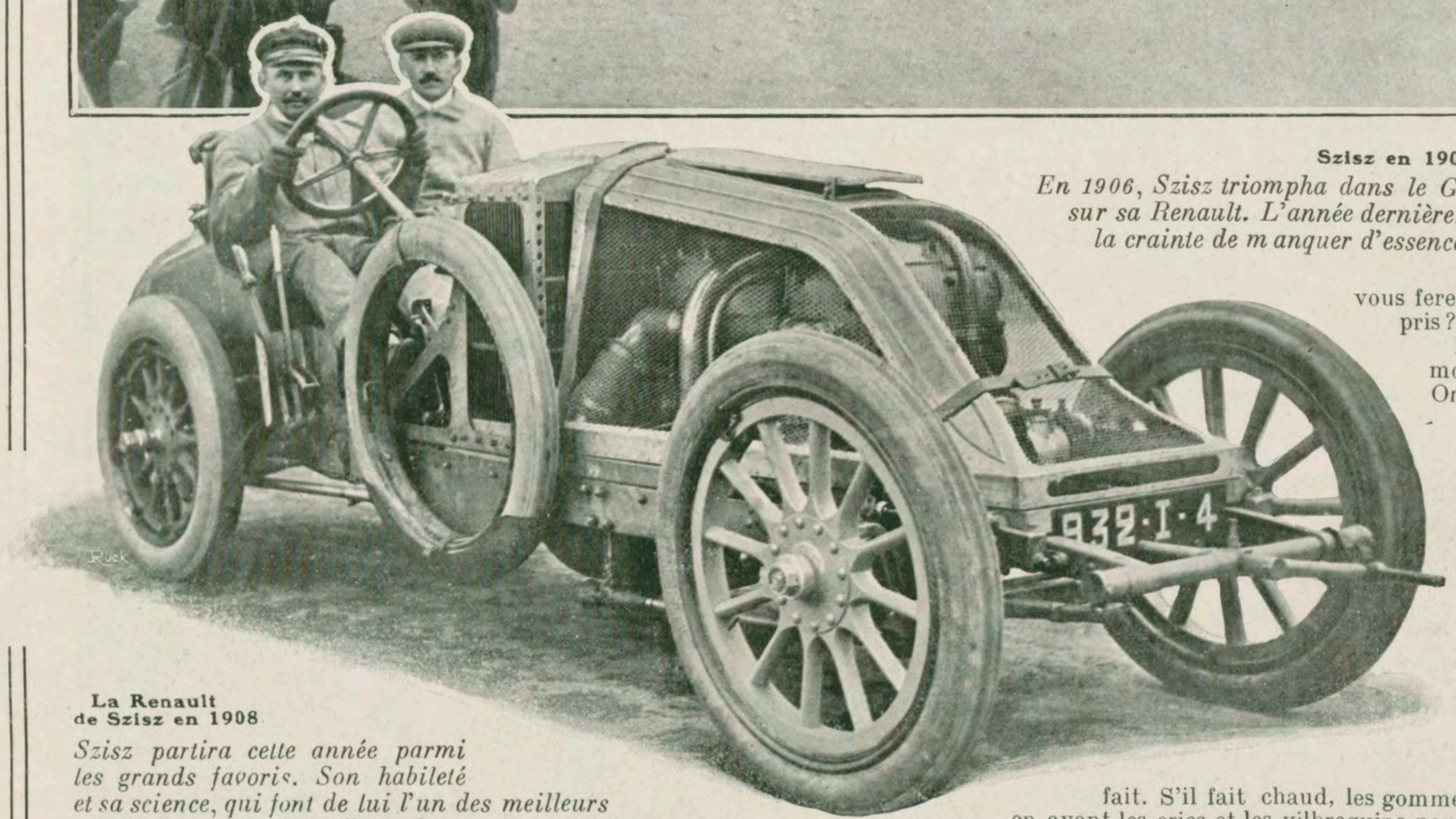
Par SZISZ

J'ai été second l'an dernier, parce que j'ai voulu être trop économe de mon essence. On tâchera d' « en mettre » un peu plus cette année. Mais il y a les pneus !...



Szisz en 1907.

En 1906, Szisz triompha dans le Grand Prix de l'A. C. F., sur sa Renault. L'année dernière, il termina second : dans la crainte de manquer d'essence, il ralentit vers la fin.



La Renault de Szisz en 1908

Szisz partira cette année parmi les grands favoris. Son habileté et sa science, qui font de lui l'un des meilleurs conducteurs, au volant d'une des meilleures voitures, légitiment ce pronostic.

Les techniciens sont des gens bien amusants!... A peine paraît un règlement de courses que, se précipitant sur leur règle à calcul ou leur table de logarithmes aux nombreuses décimales, ils vous déclarent gravement : « Ah! Ah! Règlement à l'alésage ! Parfaitement! Des moteurs de 155 d'alésage cette année? Soit H la pression atmosphérique, W_k le rendement du moteur, ω la vitesse de rotation, β l'âge du conducteur, ε l'épaisseur des verres de ses lunettes. Posons :

$$\int_{-\infty}^{+\infty} \int (H, W_k, \omega, \varepsilon, \beta) = o$$

Tout cela nous donnera une puissance de 127 chx. 69 sur l'arbre. La vitesse atteinte, maintenant? C'est bien simple, un tout petit calcul :

$$\iiint \Phi (x\,y\,z)\,dx\,dy\,dz = o$$

On arrivera à 135 de moyenne. — Hein? des observations? Les pneus? Oui les pneus, évidemment. mais ça ne fait rien, les jantes amovibles ne sont pas faites pour les motocyclettes!... Je vous dis que vous ferez 135 à l'heure. C'est compris? Rompez! »

L'an dernier, j'ai fait une moyenne de 108 kilomètres. Or, ma voiture était plus puissante que celle de cette année. Et j'ai changé deux bandages seulement. J'ai renouvelé, par précaution, le train arrière, qui serait bien allé jusqu'au bout.

Au Circuit de la Sarthe, où il faisait chaud, j'avais changé dix-huit bandages. Croyez-vous que Michelin ait augmenté la résistance de ses gommes, en un an, dans la proportion de 18 à 2?

La fraîcheur a tout fait. S'il fait chaud, les gommes nous lâcheront, et alors, en avant les crics et les vilbrequins pour écrous!

La course de 1907

On a dit beaucoup de bien et beaucoup de mal du règlement de l'année dernière.

Pour un chauffeur, tous les règlements sont bons, à condition d'en tirer tout le possible et de conserver son sang-froid.

J'ai fait mes essais l'année dernière avec un gicleur qui me faisait consommer certainement pas plus de 28 litres aux 100 kilomètres en moyenne. La veille de la course, on installe sur ma voiture un appareil perfectionné chargé de mesurer la dépense : il accuse tantôt 27, tantôt 34 litres, puis 30. On prétend même que sur la voiture d'un de mes co-équipiers, il a marqué 14 litres aux 100 kilomètres. Il était certainement trop perfectionné. Agacé, je recommence à mesurer moi-même ma consommation : 28 litres. J'étais bien sûr de moi, mais tout le monde me poussait à la prudence : j'ai fini par avoir tout de même quelques doutes, et j'ai changé mon gicleur.

Vous connaissez le résultat : j'ai marché sans aucun accroc de bout en bout... et je me suis classé second. Avec quelques litres d'essence en plus, j'étais premier.

Les Italiens ont été plus hardis, ils ont eu raison. Le malheur, c'est que le public en a conclu que leurs voitures valaient mieux que les nôtres.

Elles ne valaient ni plus ni moins : ils ont mis dans le mille, voilà tout. A nous d'y mettre cette année, si nous pouvons!

SZISZ.

CELLE QUI N'Y SERA PAS

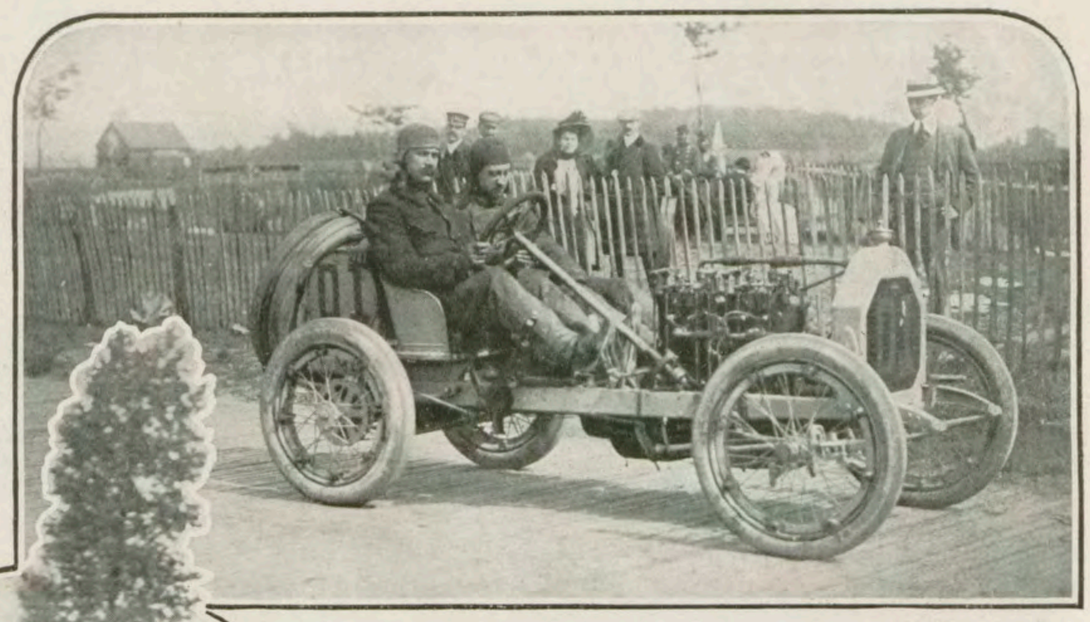
Pour la première fois, la marque Darracq, qui fut jusqu'ici une assidue des épreuves de vitesse, ne sera pas au Grand Prix ✍ Elle eût été une redoutable concurrente ✍

Ce n'est pas sans un certain étonnement que l'on remarquera, sur la liste des engagés du Grand Prix de 1908, l'absence de tout représentant d'une de nos plus vieilles marques françaises, celle qui, précisément, jusqu'à aujourd'hui, n'en manqua pas une, et dont le directeur s'était fait l'apôtre de la vitesse pure, le protagoniste de la lutte et du sport. J'ai nommé la Darracq.

Et cet étonnement se doublera d'un regret, car, jusqu'à présent, nous étions accoutumés à voir la triplette de Suresnes défendre les couleurs françaises sur tous les terrains de course, en Amérique comme en France, et souvent les conduire à la victoire. En Floride, comme aux Ardennes, en Italie comme en France, la Darracq était toujours là, et les records de vitesse qu'elle établissait n'étaient battus que par elle. Après les 175 kilomètres d'Hémery à Salon, Demogeot atteignait, en Floride, 197 kilom. 060 à l'heure, vitesse qui n'a jamais été atteinte depuis, quoiqu'elle ait été établie non pas sur un kilomètre, mais sur deux milles (3.218 mètres). La huit-cylindres Darracq représente bien le type de machine de vitesse, et rien qu'à la voir passer large et basse, robuste et légère, on sentait qu'un pareil engin était fait pour démolir des records.

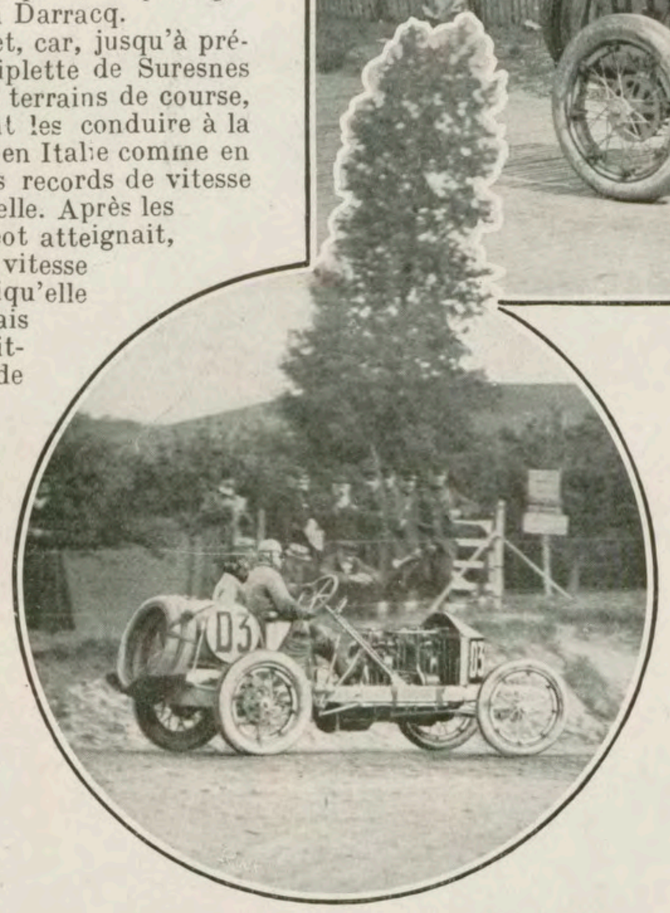
L'an dernier, au Grand Prix de Dieppe, elle s'en octroyait un autre, qui est de nature à intéresser davantage encore ceux qui cherchent une voiture pratique, celui de la consommation. Rigal prenait une des premières places, avec une consommation qui restait bien au-dessous de celle de tous ses concurrents. Il se classait septième, en 12 m. 56 s., atteignant près de 107 kilomètres à l'heure et en consommant seulement 188 litres, alors qu'il en était alloué 231. Il lui restait encore 43 litres, c'est-à-dire qu'il aurait pu encore couvrir près de deux tours et demi du Circuit.

Le même jour, dans la Coupe de la Commission Sportive, réservée aux petites voitures de 15 litres aux 100 kilomètres, de Langhe enlevait, sur sa Darracq, la première place, comme en se jouant, couvrant les 462 kilomètres en 5 h. 13 m. 25 s. 2/5,



De Langhe à Dieppe, en 1907.

De Langhe remporta la Coupe de la Commission Sportive, à Dieppe, en 1907, couvrant les 462 kilomètres en 5 h. 13 m. 25 s. 2/5, à une moyenne de 89 kilom. 600 à l'heure, sur voiture Darracq. *(Pneus* Michelin.)



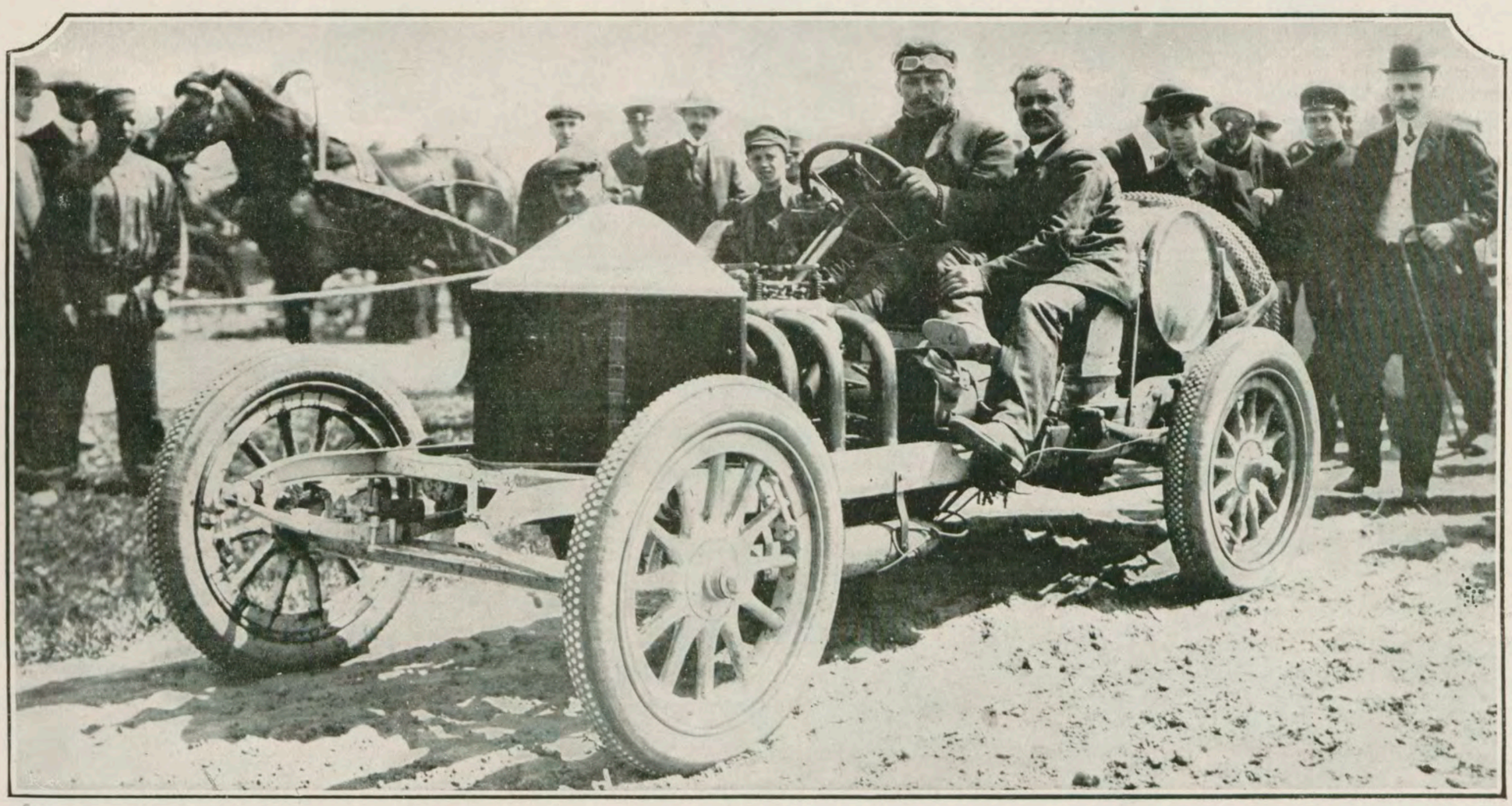
Rigal au Grand Prix de l'A. C. F. de 1907.

Rigal était cinquième, en 7 h. 12 m. 36 s. Il gagnait la médaille d'or attribuée à la plus faible consommation. (Pneus Michelin.)

Demogeot se classait troisième dans cette épreuve.

Cette année, la maison Darracq, estimant qu'elle avait assez fait pour le sport, décida de ne plus prendre part officiellement aux courses. Cela ne l'empêcha pas de remporter, dès le début de l'année un brillant succès.

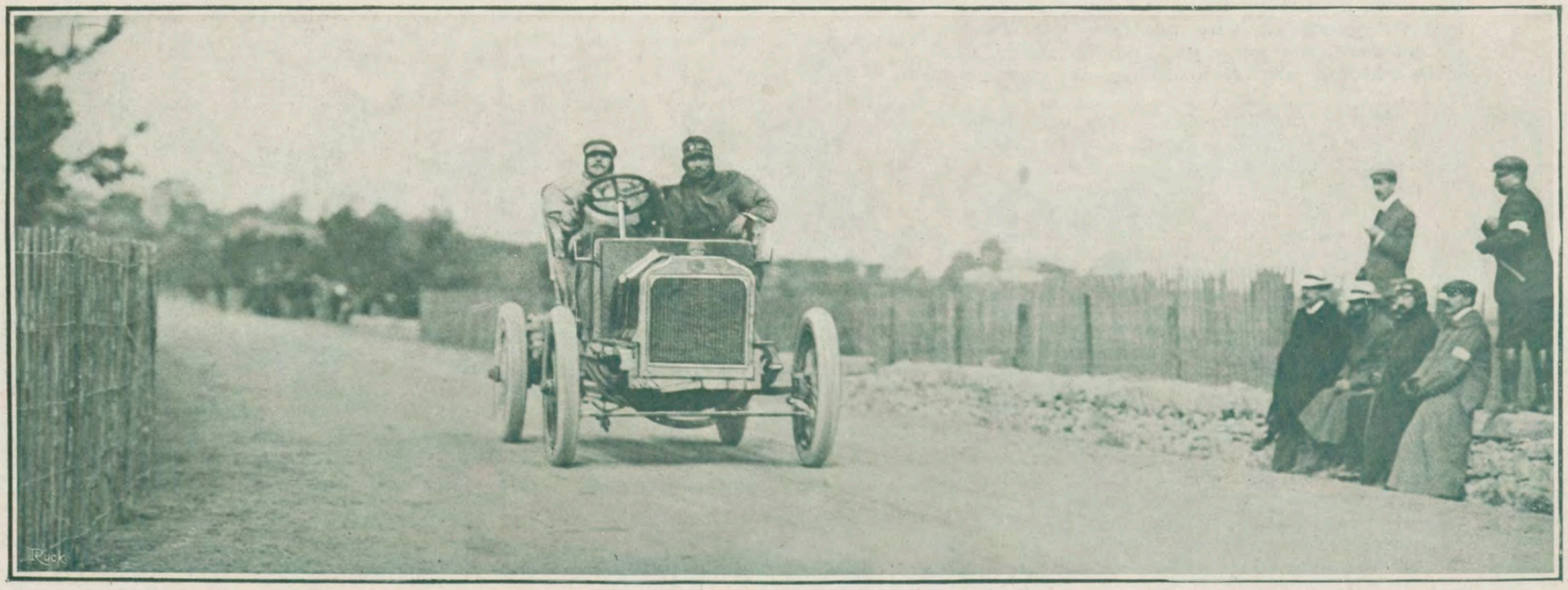
Demogeot, parti en Russie pour son propre compte, prit part à l'épreuve Saint-Pétersbourg-Moscou. Dès le départ, il prenait la tête et ne la quittait pas pendant tout le parcours. A 10 kilomètres de l'arrivée, un incident de pneumatique l'immobilisait pendant un quart d'heure, et il était battu de 10 minutes à l'arrivée. Il se classait second, en 8 h., 42 m., 12 s., battant de 40 minutes le record de l'année précédente. Cette belle performance nous permettait d'espérer une jolie rentrée des Darracq dans le Grand Prix de 1908. Tous les sportsmen regretteront leur absence. F.-A. W.



Demogeot dans Pétersbourg-Moscou 1908.

Dans la course Pétersbourg-Moscou, Demogeot, sur Darracq, *se classe second, et premier des voitures françaises, couvrant les 686 kilomètres du parcours en 8 h. 42 m. 12 s., battant de quarante minutes le record de 1907 et précédant le troisième de plus de cinq heures.*

LE TRIOMPHE DE LA RÉGULARITÉ



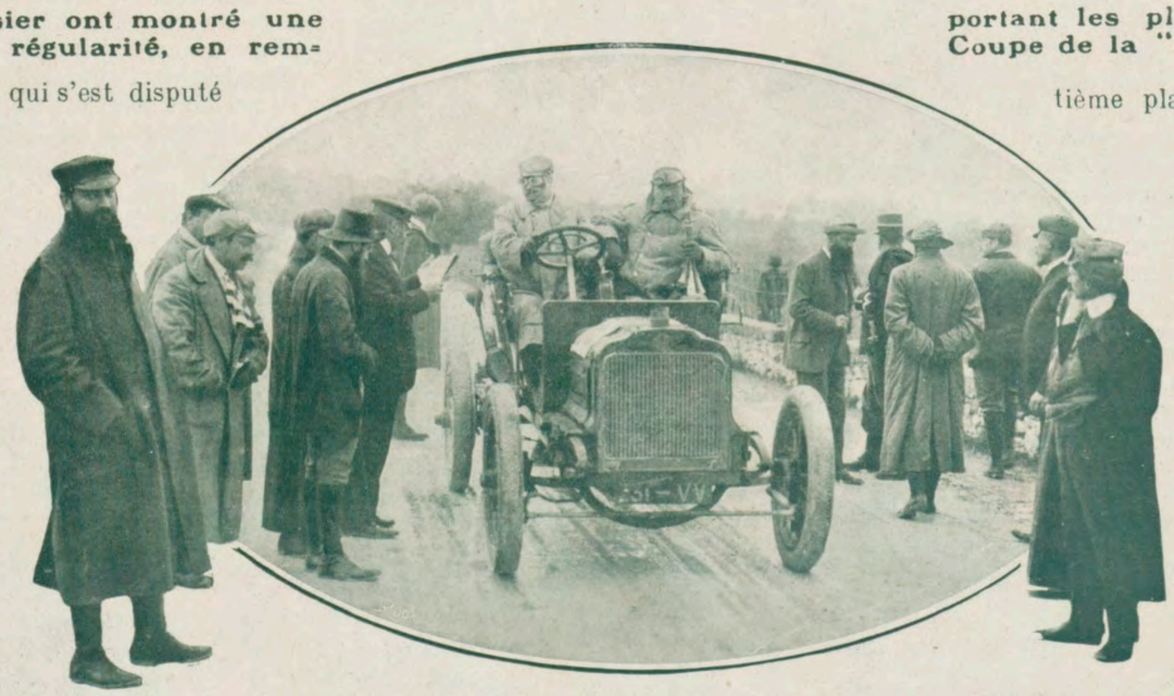
Charpin, vainqueur du Circuit Provençal.

Pour ses débuts en course, Charpin a pris la première place dans le Circuit Provençal des petites voitures, couvrant les 250 kilomètres en 3 h. 54 m. 14 s. 2/5, sur voiture Brasier, *pneumatiques* Continental.

Les voitures Brasier ont montré une fois de plus leur régularité, en remportant les places d'honneur dans la Coupe de la "Provence Sportive"

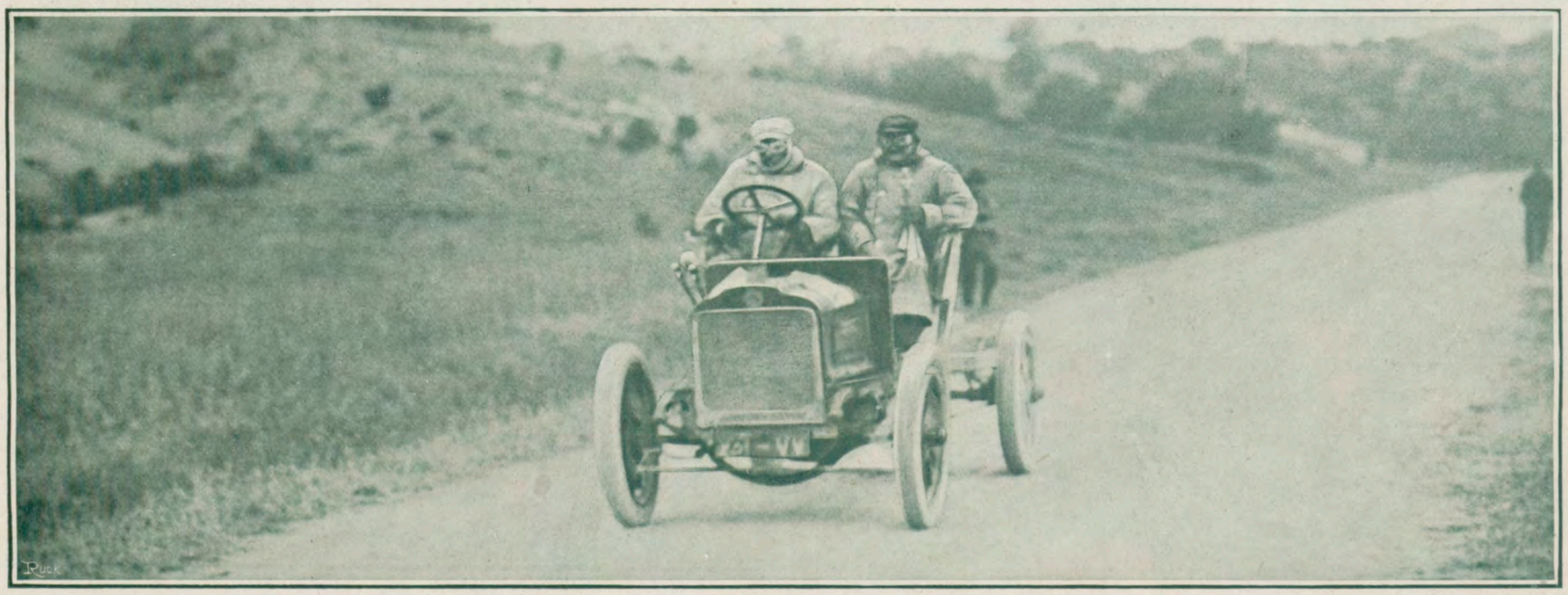
Le Circuit Provençal, qui s'est disputé récemment, a été l'occasion pour les voitures Brasier de donner une nouvelle preuve de leur traditionnelle régularité. Déjà, l'an dernier, au Grand Prix, la triplette Brasier avait fini seule au complet et remporté la Coupe de régularité. Elle vient de faire de même dans une épreuve non plus réservée aux voitures de course, mais ouverte aux voitures de tourisme. Charpin, qui faisait ses débuts en course, prit la première place, couvrant les 250 kilomètres en 3 h. 54 m. 14 s. 2/5.

Bablot, qui fut en même temps le manager de l'équipe, le suivait immédiatement. Leur complice Aubert prenait la septième place, assurant, comme d'habitude à l'équipe Brasier, la Coupe de régularité. Il est à noter qu'il s'agit là de voitures de série, telles qu'elles sont livrées aux clients et que Charpin roule depuis deux ans avec celle qu'il a conduite à la victoire. Le Circuit, très dur, comportait huit tours, avec, à chaque tour, 10 kilomètres de côte et 10 kilomètres de descente en lacets. On voit que c'est loin d'être une piste. La performance accomplie par le vainqueur n'en est que plus méritoire. Pour le Grand Prix, Brasier nous a préparé un type de voiture dans lequel les conducteurs ont la plus grande confiance, et comme Théry se trouve parmi eux, ce sera la meilleure impression que je puisse donner sur les voitures Brasier. A. B.



Aubert au Départ.

Pendant que Bablot prenait la deuxième place, le troisième représentant des Brasier, Aubert, se classait septième, faisant remporter à son équipe la Coupe de régularité.



Aubert en vitesse.

Le Circuit Provençal comportait 8 tours, d'un total de 250 kilomètres de route très dure, dont 10 kilomètres de côte et 10 kilomètres de descente en lacets à chaque tour. Pneumatiques Continental.

UNE VOITURETTE MONSTRE

Par SIZAIRE

Ce que sera la voiturette Sizaire et Naudin de 1908 — Pourquoi elle aura une autre forme que les précédentes

Sizaire.

L'auteur de cet article, Sizaire, pilotera, bien entendu, une voiturette de sa construction, lundi prochain.

Un clapet.

Les soupapes du moteur Sizaire sont extrêmement larges, on en jugera par les dimensions de ce clapet.

Un monstre, telle sera notre voiturette du Grand Prix, et j'avoue que, quoique bâtie suivant les mêmes principes que les voiturettes Sizaire et Naudin qui sillonnent actuellement les routes du monde entier, au point de vue de l'aspect, elle en différera considérablement.

D'abord, le moteur, à 100 millimètres d'alésage et 160 millimètres de course, à haute compression et tournant à une vitesse insensée, a besoin d'un refroidissement intense; nous avons donc cru devoir remonter un peu le réservoir à eau pour activer la circulation qui s'opère naturellement par thermo-siphon.

Ce réservoir à eau surmontant le radiateur (l'appareil prenant en hauteur une importance considérable et gênante par la résistance à la pénétration qu'il occasionnait), nous avons dû, pour y remédier, le rétrécir en largeur et le réduire à 20 centimètres.

Une sorte de pilastre, dont les tubes forment les cannelures, surmonté d'un cône en guise de chapiteau, voilà notre radiateur et le commencement de la voiture.

Le tout est raidi par des fils en corde à piano.

Au radiateur commence le capot, en forme de proue de navire retournée, qui se termine au réservoir à essence par une courbe savante. Dans l'intervalle, et presque dans le milieu de la voiture, le moteur est logé.

Et quel moteur ! des ouvertures d'admission et d'échappement béantes, des clapets comme des soucoupes, un piston, une bielle en dentelle, un monstre, vous dis-je, dont la souplesse, la force sont merveilleuses ; mais, malheur, trois fois malheur, si, sournoisement, une paille s'est glissée dans le métal, si, par suite des vibrations, la composition moléculaire du métal s'est modifiée, si, en un mot, l'acier ne tient pas la résistance qu'il a montrée à la machine à essayer !

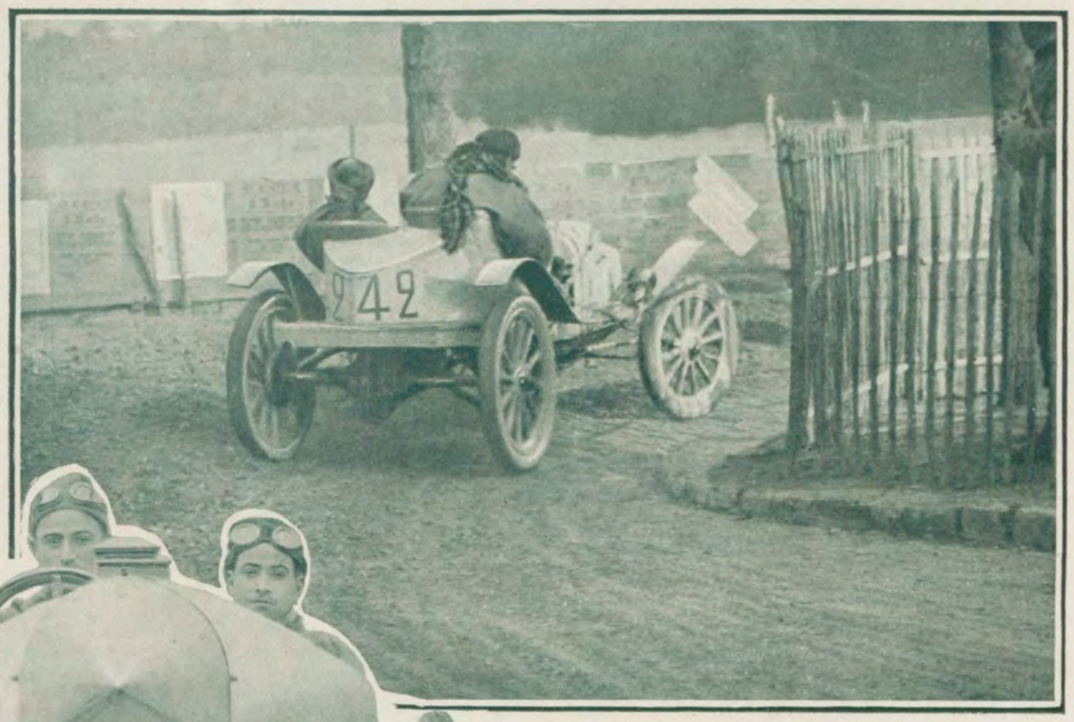
Vaincre ou mourir, telle est notre devise.

Et nous regrettons sincèrement qu'un règlement nous oblige à nous livrer à de pareilles élucubrations, quand nous songeons qu'un de nos bons gros moteurs de fabrication courante, robuste et bon enfant, avec des organes normaux et solides, ferait si bien l'affaire, sans aléa possible. Le restant de la voiture comporte la même caractéristique que nos voitures de série, même châssis en bois, même embrayage, même suspension, même changement de vitesses, sauf qu'il comporte quatre vitesses, les quatre en prise directe, qui serviront dans le cas où le vent d'Ouest, assez violent dans la région de Dieppe, soufflerait le jour de la course.

Une confortable carrosserie termine l'œuvre : c'est un lit pour le mécanicien, qui ne saurait se plaindre ; le conducteur est moins bien, assis sur le plancher, les jambes allongées, le dos appuyé sur une plaque d'aluminium, je pense qu'il ne s'endormira pas par excès de bien-être.

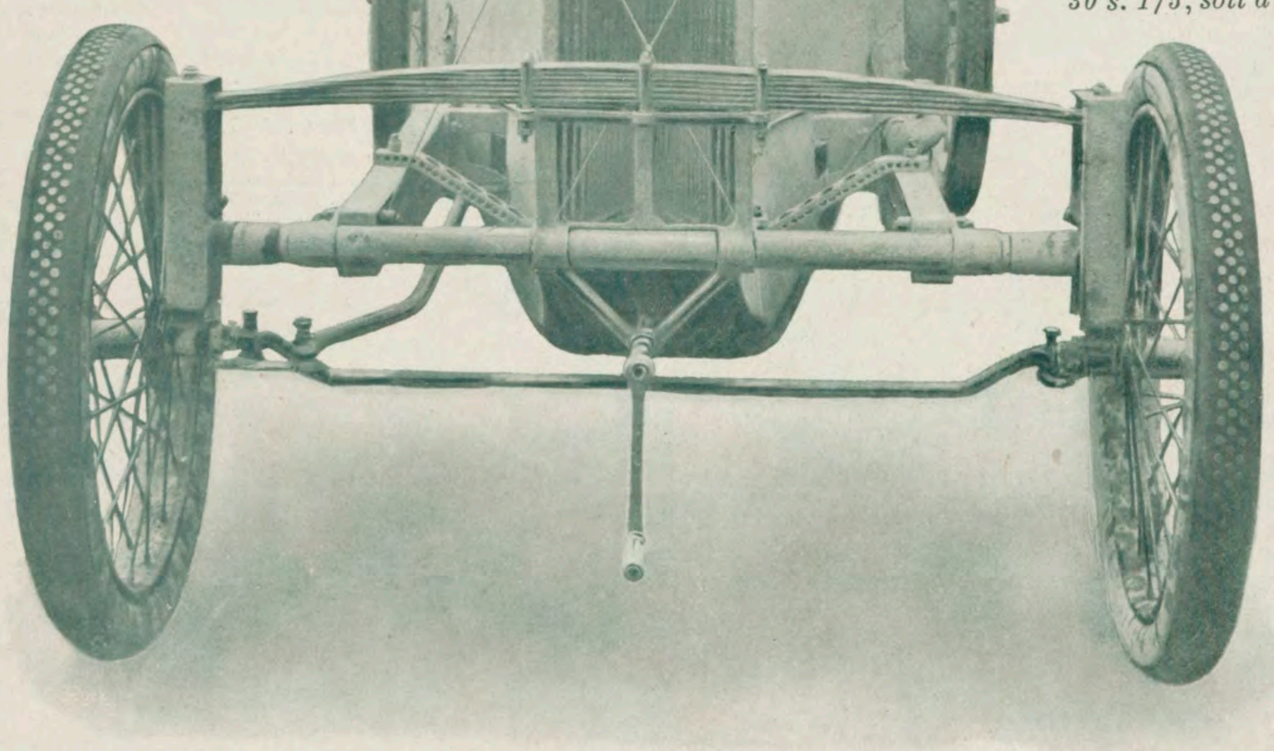
En marche, le mécanicien est invisible, le front et les yeux du conducteur seuls dépassent la courbe du capot ; étant donné que la résistance presque seule de l'air intervient comme résistance à l'avancement, que, dans le plat, l'influence du poids se fait très peu sentir, on arrive à ce résultat peu banal d'escamoter à peu près les voyageurs, dont le transport, en somme, est le but de l'automobile.

Quelle vitesse comptons-nous atteindre ? Vous me permettrez de ne pas vous le dire encore. Aussi bien, au moment où j'écris ces lignes, il serait peut-être téméraire d'avancer des chiffres qui ne manqueraient d'être au-dessus ou au-dessous de la vérité. Je ne veux pas passer pour un bluffeur, mais je ne veux pas, non plus, faire preuve, vis-à-vis de notre moteur, d'un excès de modestie. Il m'est permis, cependant, de rappeler certains de ces chiffres qui, étant dans le passé, appartiennent à tous. L'an dernier, à la Coupe des Voiturettes qui fut si bien gagnée par mon camarade et associé Naudin, la vitesse moyenne fut de 65 kilom. 590 à l'heure, avec 100 d'alésage. Mon troisième équipier, Lebouc, dépassa le 80 à l'heure. Nous étions par conséquent arrivés à gagner 10 kilomètres à l'heure sur l'année précédente, en diminuant l'alésage de 20 centim. En Sicile, sur ce Circuit terriblement dur, nous sommes arrivés à 50 de moyenne. Si on considère que les grosses voitures ont fait du 57, on admettra que toutes les espérances nous sont permises.



Naudin à la Coupe des voiturettes.

C'est Naudin qui a triomphé dans la Coupe des voiturettes de 1907. Il a couvert les 304 kilom. 380 en 4 h. 40 m. 30 s. 1/5, soit à 65 kilom. 490 à l'heure.



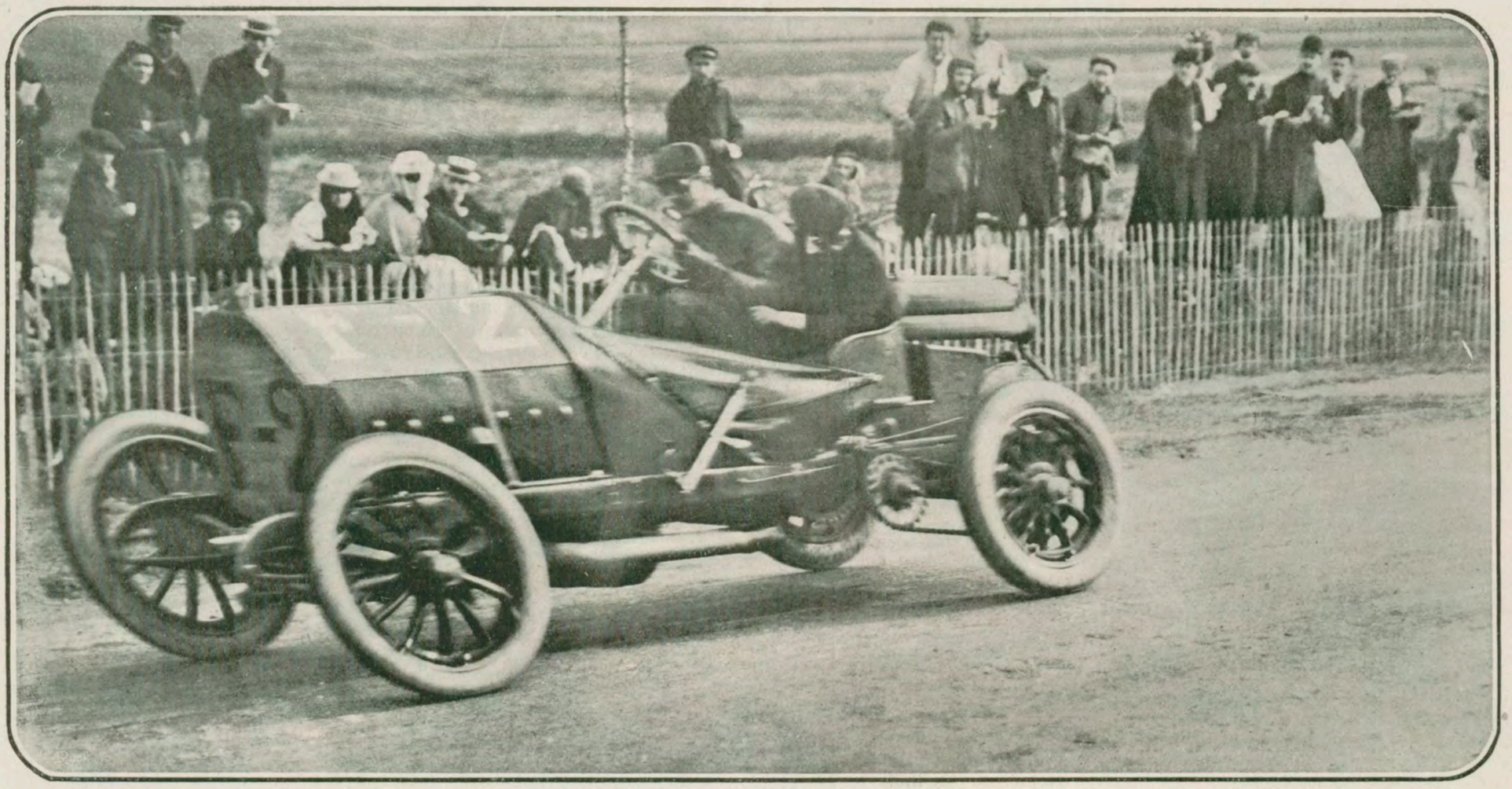
Sizaire au volant de sa voiturette de 1908.

Le moteur a 100 mm. d'alésage et 160 mm. de course. Le réservoir à eau surmonte le radiateur ainsi constitué : une sorte de pilastre dont les tubes forment les cannelures, surmonté d'un cône.

MAURICE SIZAIRE.

IMPRESSIONS DE VITESSE

Quelles sont les impressions ressenties par les conducteurs lorsqu'ils atteignent les plus fortes vitesses? A côté de l'opinion du regretté Serpollet, nous publions celle des rois actuels du volant

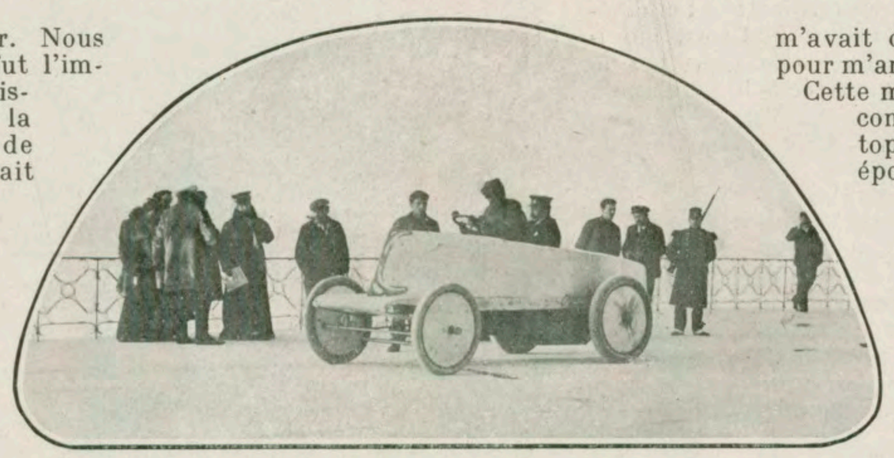


Nazzaro au Circuit de Dieppe.

Cette photographie, prise au 2.000e de seconde, représente Nazzaro dans la ligne droite, au Grand Prix de l'A. C. F. de 1907. C'est lui qui a fait le meilleur temps sur les 770 kilomètres, en 6 h. 46 m. 33 s., et le meilleur temps sur un tour, en 38 m. 24 s. (120 kilom. 300 à l'heure).

A TOUT seigneur tout honneur. Nous rappellerons d'abord quelle fut l'impression de notre regretté disparu, Serpollet, lorsque, pour la première fois, il atteignit une vitesse de 120 kilom. 420 sur le kilomètre lancé. C'était en 1902, lorsque, avec sa voiture, l'Œuf de Pâques, il remporta la deuxième Coupe de Rothschild, à Nice.

« Des tribunes, du public, de tout ce qui bordait ma route, je n'ai rien vu, déclarait-il. J'ai senti en abordant le kilomètre quelque chose d'effrayant me pousser comme si je sortais de la bouche d'un canon... J'ai donné un coup d'œil à mon manomètre... un coup d'œil à la route qui tourne deux fois, puis j'étais déjà devant le contrôle... C'était fini, je n'avais plus qu'à freiner. Heureusement, on m'avait donné près d'un kilomètre de champ pour m'arrêter. »



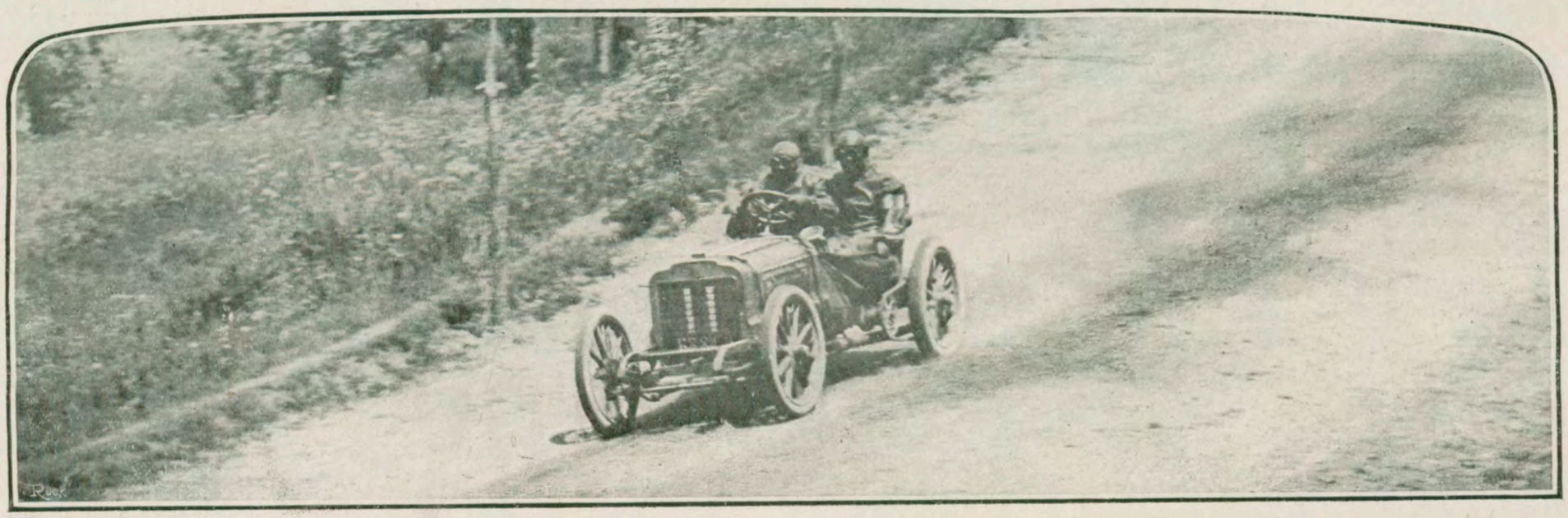
Serpollet à Nice.

En 1902, à Nice, sur sa voiture l'Œuf de Pâques, Serpollet gagne la Coupe de Rothschild, sur le kilomètre lancé, en 29 sec. 1/5.

Cette merveilleuse performance fut l'objet des commentaires de tous les sportsmen. Les autophobes, — il y en avait beaucoup à cette époque, — déclarèrent qu'ils réprouvaient ces vitesses non seulement comme danger public, mais encore comme danger personnel, qu'il devait être interdit aux gens de se tuer et que semblable record équivalait à un suicide.

Il y a six ans ! Et les progrès effectués par l'automobile n'ont d'égal que ceux faits par la pensée humaine qui, au lieu de ratiociner, se passionne maintenant pour les exploits semblables à celui de Léon Serpollet.

Si, en 1902, une vitesse de 120 kilo-



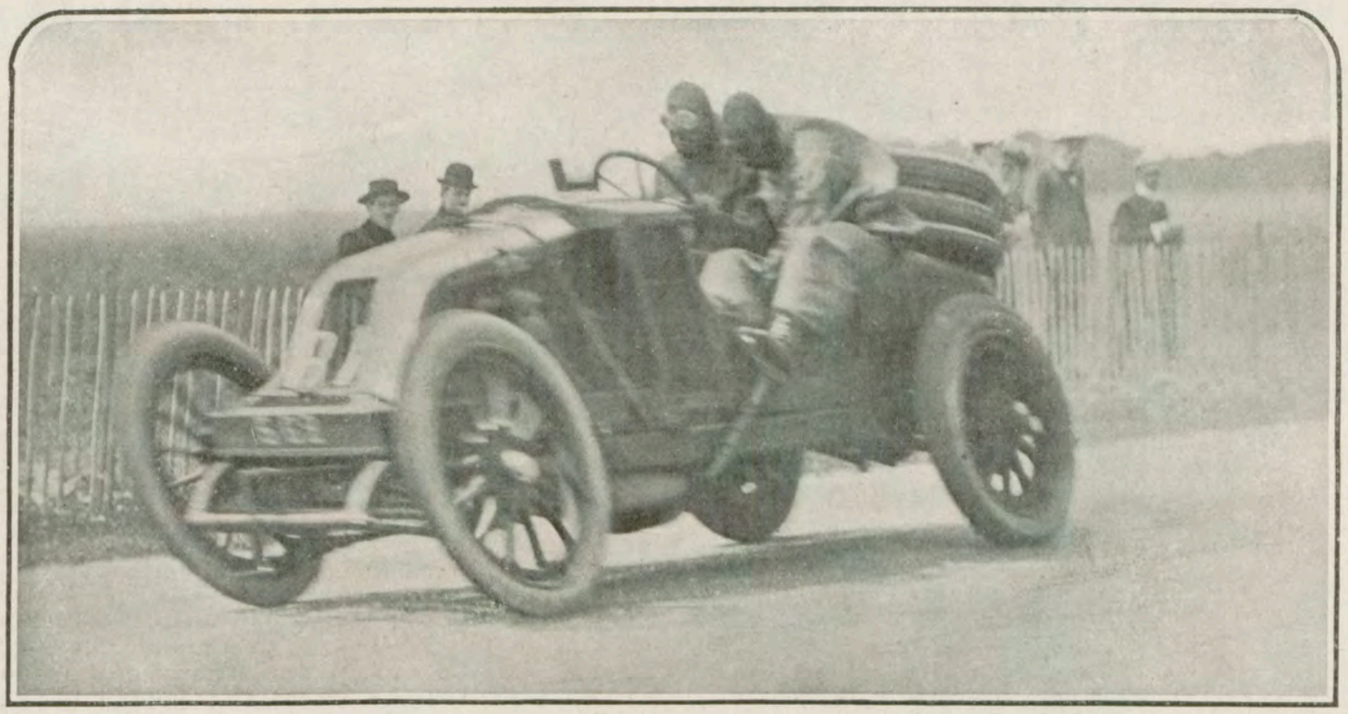
Caillois à la Coupe Gordon-Bennett de 1905.

Caillois se classe second, à 9 minutes de Théry, aux éliminatoires françaises de 1906, et quatrième dans la Coupe, à une allure de 73 kilom. 691. La vitesse de Théry était de 78 kilom. 428 à l'heure.

mètres 420 sur un kilomètre lancé émerveilla, que dire de celles qu'obtiennent actuellement les rois du volant sur des distances beaucoup plus considérables, telle celle obtenue par Nazzaro, dans son match contre Edge, à Brooklands, vitesse qui frisa les 200 kilomètres à l'heure.

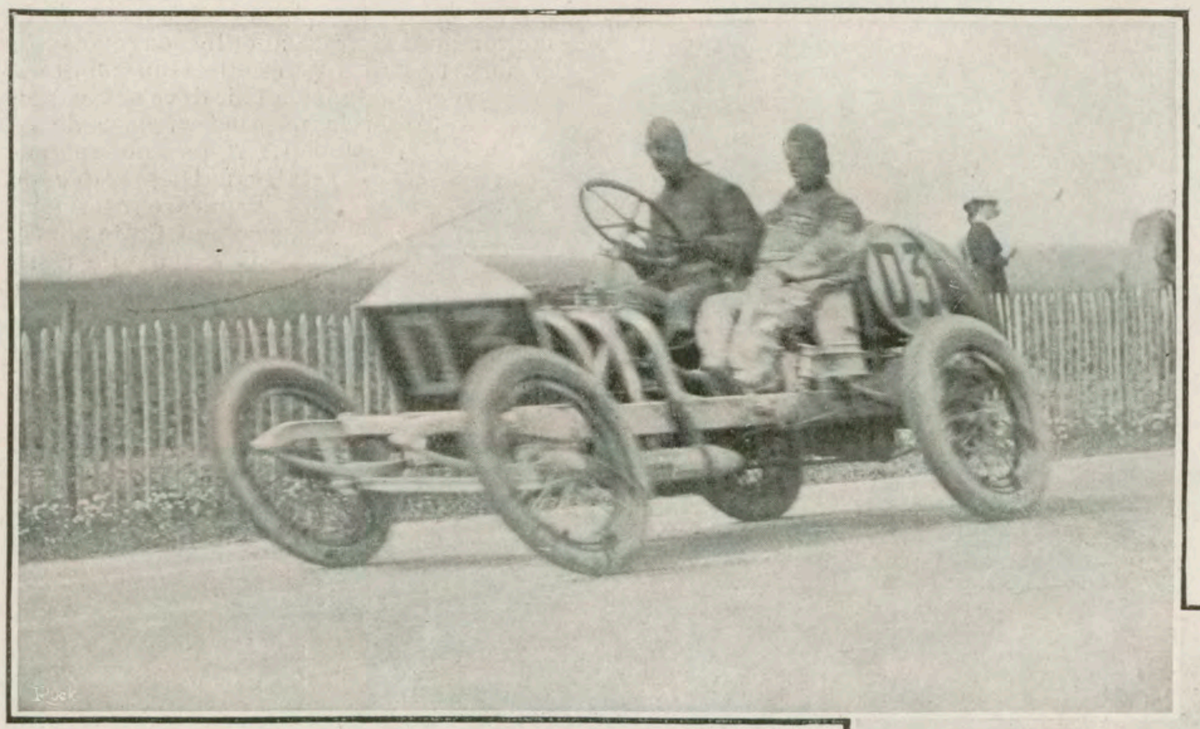
« En palier, nous a déclaré le gagnant du Grand Prix de 1907, j'atteignais le 150 à l'heure sur le Circuit de Dieppe. Mes impressions ? Elles ne sont pas beaucoup plus nettes que le cliché que vous avez pris de moi au moment où j'étais lancé comme une trombe.

Je dois vous avouer que je n'ai pas eu beaucoup le temps de regarder le paysage. J'ai cependant fort bien vu tout ce qui se passait sur les bords de la route. C'est ainsi que j'ai dépassé une quinzaine de concurrents. Mon impression la plus forte. celle qui ne m'a pas quitté pendant tout le parcours, était la crainte de manquer d'essence. Et puis aussi la terreur que j'éprouvais à la pensée qu'à mon prochain tour devant le ravitaillement, les chiffres seraient peut-être noirs sur blanc. Vous ne comprenez pas très bien ? C'est pourtant fort simple : à chaque tour on m'indiquait ma place au moyen d'un grand écriteau. Les chiffres étaient-ils en blanc sur noir ? C'est que j'étais à plus de cinq



Szisz, au Grand Prtx de 1907.

Vainqueur, au Mans, en 1906, second, à Dieppe, en 1907, Szisz fit le meilleur temps au huitième tour, en 39 m. 15 s. pour les 77 kilomètres.



Rigal, en 1907.

Rigal fit son meilleur temps au dernier tour du Circuit de Dieppe, en 1907, soit en 41 m. 15 s.

minutes du premier. Noir sur blanc ? J'étais à moins de cinq minutes. Dans toutes les courses, je ne pense qu'à gagner, c'est là ma seule espérance, et je n'écoute qu'une chose, le ronronnement de mon moteur. »

Caillois nous a écrit cette lettre :

« Au point de vue sensation de vitesse créée par le danger couru, je n'en ai jamais ressenti de plus grande qu'avec une quatre-chevaux Panhard à barre et à roues ferrées, le jour où j'ai descendu la côte de Pacy-sur-Eure, débrayé, pour aller plus vite, et que mes deux roues de droite ont quitté le sol dans le virage du bas de la descente. Je devais bien faire, à ce moment-là, du 40 à l'heure et j'ai bien failli capoter, comme on disait à cette époque.

Depuis, j'ai souvent atteint ou dépassé le 150 à l'heure, tout ce que je ressens est une grande anxiété en faisant mes essais sur des routes non gardées, par crainte de l'obstacle qui peut surgir inopinément.

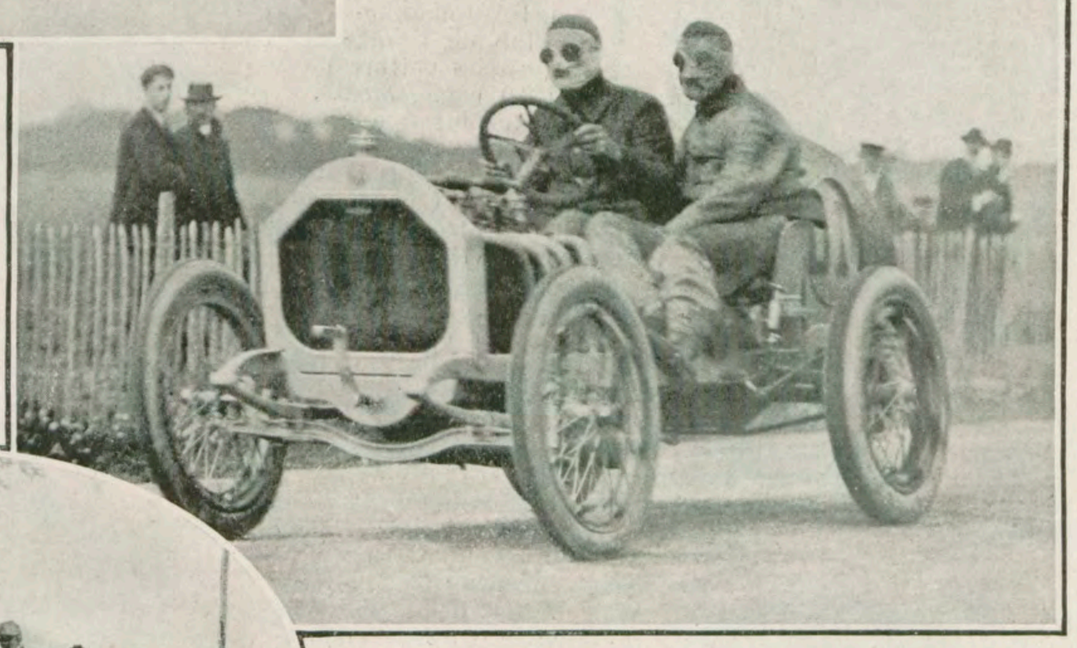
Le jour de la course, quand le circuit est gardé, c'est tout différent, cette appréhension disparaît complètement. On marche avec confiance, en pleine sécurité, et alors, quelle que soit la vitesse atteinte, on trouve que la voiture ne marche jamais assez vite. La seule sensation est la crainte continuelle de la panne qui vous guette et qui peut vous empêcher de gagner ou de figurer honorablement. »

Szisz s'en tire par une boutade :

« Passant, ces jours, en auto dans les environs de Gaillon, en faisant du bon 40 de moyenne, je fus arrêté par les gendarmes de cette localité, qui me dressèrent une contravention, sous prétexte que je faisais du 200 à l'heure. Demandez donc à ces braves pandores leurs impressions sur le 200 à l'heure, et je suis certain qu'ils seront heureux de vous donner satisfaction. »

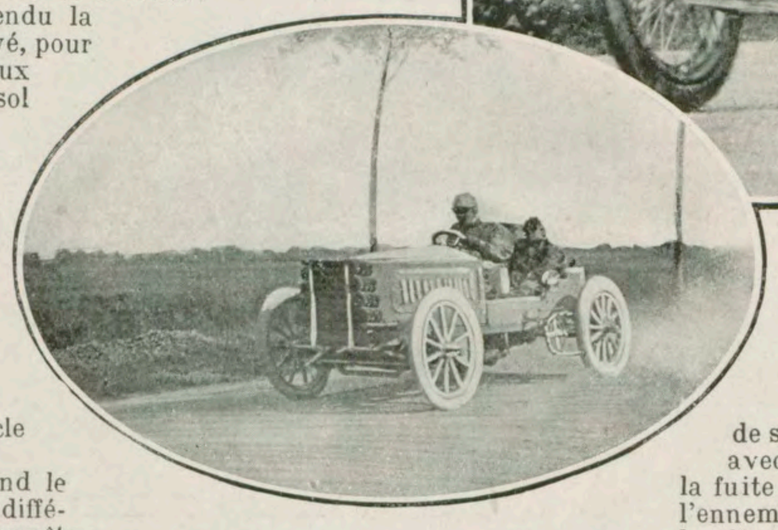
« D'impressions ? Point, écrit Rigal. L'obstacle plus précipité, les arbres disparaissant plus vite, le ruban de route rendu plus court à cause de la vitesse, et la grande habitude qui vous laisse la même sûreté, le même coup d'œil qu'à 100 kilomètres à l'heure moins vite, telles sont, pour moi, les caractéristiques des allures folles. »

Les impressions d'Hanriot sont certainement plus



Hanriot, à Dieppe.

Après s'être tenu, pendant les six premiers tours, parmi les premiers du classement, Hanriot fut obligé d'abandonner dans le Grand Prix de 1907.



Jarrott dans Paris-Madrid.

Le vétéran Anglais devait piloter une Mors cette année.

psychologiques : « Le démarrage me donne une seconde de suffocation, bien vite dissipée, du reste, par l'habitude. Puis, avec la quatrième vitesse, commence la sarabande échevelée, la fuite éperdue des arbres et des choses. L'air devient alors l'ennemi qui siffle, hurle à nos oreilles, sa rage augmentant avec la vitesse. Il m'étreint davantage et j'éprouve nettement la sensation qu'il n'a d'autre but que de m'enlever de ma voiture. » Jarrott enfin n'a qu'une impression : « Pourvu que mes pneus ne crèvent pas ! »

JACQUES MORTANE.

VOITURES ET CONDUCTEURS

Par René TAMPIER

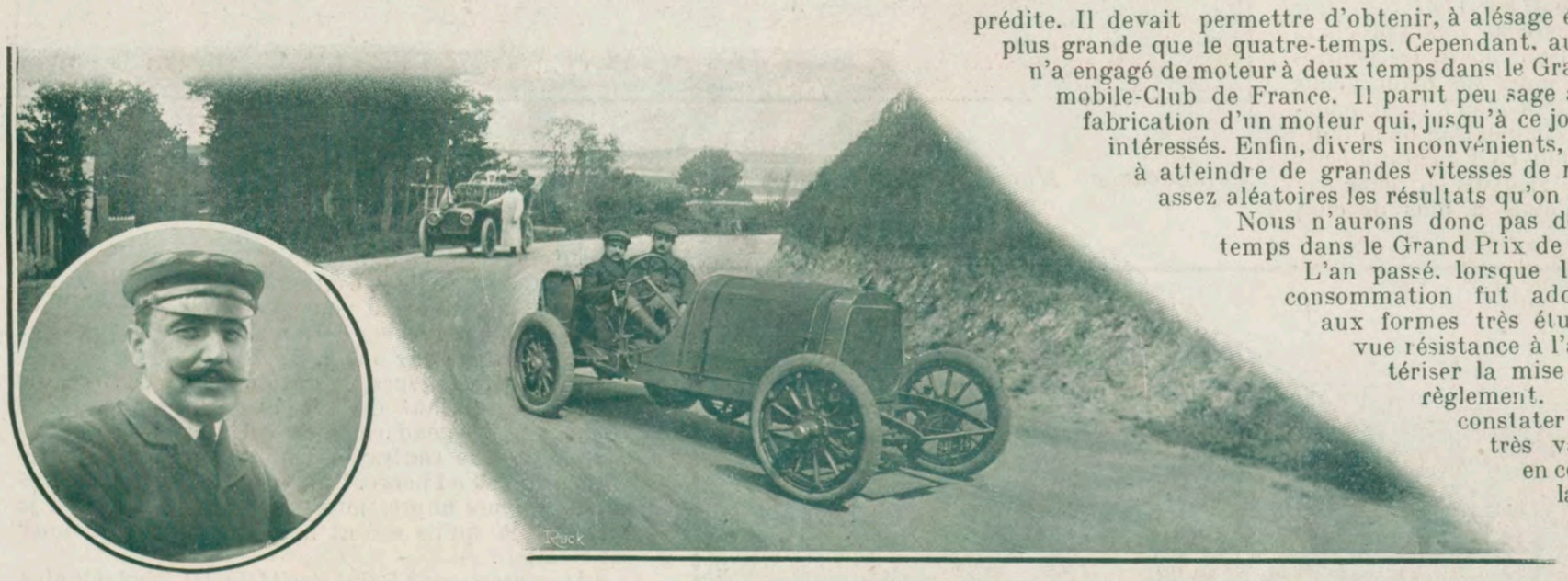
Rigal (11 B.-C.).
Voit. Bay.-Clément.

Gabriel (28 B. C.).
Voit. Bay.-Clément.

Hautwast (44 B.-C.).
Voit. Bay.-Clément.

Théry (8 Br.).
Voiture Brasier.

Barras (25 Br.).
Voiture Brasier.



La voiture Bayard-A. Clément.
Transmission par cardan, pneus Michelin *et* Dunlop.

Bablot (41 Br.).
Voiture Brasier.

Dix-sept marques de voitures vont se rencontrer dans le Grand Prix de l'A.C.F. Notre collaborateur en étudie les caractéristiques, et trace un portrait rapide des quarante-neuf concurrents

Duray (5 L.-D.).
Voiture Lorraine-Diétrich.

Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France (grosses voitures) a réuni 49 engagements, soit 10 de plus que n'en comptait l'épreuve correspondante de 1907. Il faut remonter à la Course Paris-Madrid pour trouver dans une épreuve de vitesse réservée aux seules grosses voitures un plus grand nombre d'engagés.

La France est représentée par 24 voitures, de huit marques différentes : Bayard-Clément (3 voitures), Brasier (3 voitures), Lorraine-Diétrich (3 voitures), Mors (3 voitures), Motobloc (3 voitures), Panhard-Levassor (3 voitures), Porthos (3 voitures), Renault (3 voitures). L'Italie compte 6 véhicules : Fiat (3 voitures), Itala (3 voitures). L'Allemagne nous envoie 3 Benz, 3 Mercédès et 3 Opel. L'Angleterre a 6 véhicules engagés : 3 Austin et 3 Weigel. La Belgique est représentée par 3 Germain et l'Amérique par une Thomas.

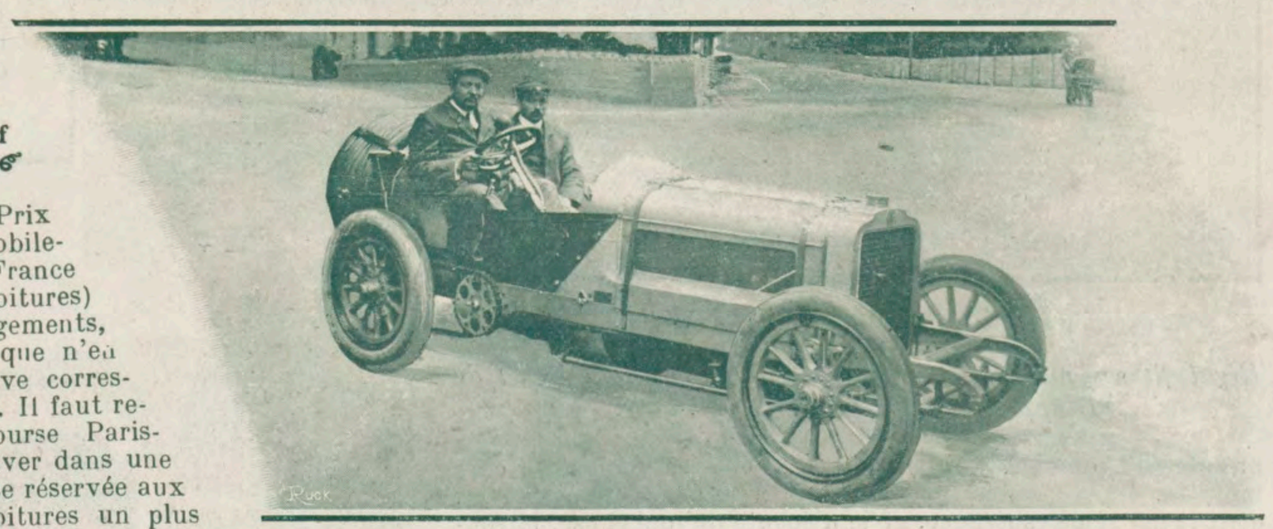
Rougier (22 L.-D.).
Voiture Lorraine-Diétrich.

Sur ces 49 véhicules, 43 sont des quatre-cylindres de 155 millimètres d'alésage ; seuls Porthos et Austin ont engagé des six-cylindres.

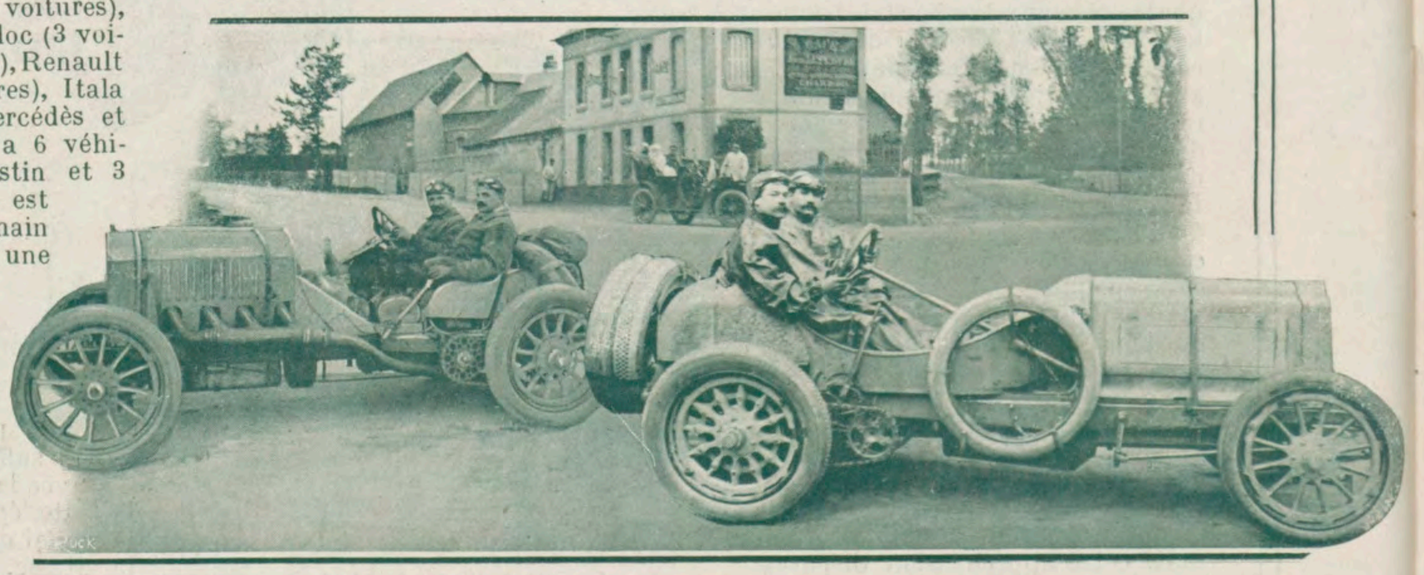
Lorsque le règlement à l'alésage fut adopté, l'apparition du moteur à deux temps dans la grande épreuve fut prédite. Il devait permettre d'obtenir, à alésage égal, une puissance plus grande que le quatre-temps. Cependant, aucun constructeur n'a engagé de moteur à deux temps dans le Grand Prix de l'Automobile-Club de France. Il parut peu sage à tous d'essayer la fabrication d'un moteur qui, jusqu'à ce jour, ne les avait pas intéressés. Enfin, divers inconvénients, tels que difficultés à atteindre de grandes vitesses de rotation, rendaient assez aléatoires les résultats qu'on en espérait.

Nous n'aurons donc pas de moteurs à deux temps dans le Grand Prix de 1908.

L'an passé, lorsque le règlement à la consommation fut adopté, des voitures aux formes très étudiées au point de vue résistance à l'air devaient caractériser la mise en vigueur de ce règlement. Nous ne pûmes constater à Dieppe que de très vagues efforts faits en ce sens. Cette année, la surface de résistance à l'air ne sera point diminuée et sera même, au contraire, plus grande que



La voiture Brasier.
Transm. par chaînes, radiateur Grouvelle-Arquembourg, *pneus* Michelin.



La voiture Lorraine-Diétrich.
Transm. par chaînes, pneus Michelin.

La voiture Mercédès.
Transm. par chaînes, pneus Michelin.

Minoïa (38 L.-D.).
Voit. Lorraine-Diétrich.

Jenatzy (14 M.).
Voiture Mors.

Jarrott (31 M.).
Voiture Mors.

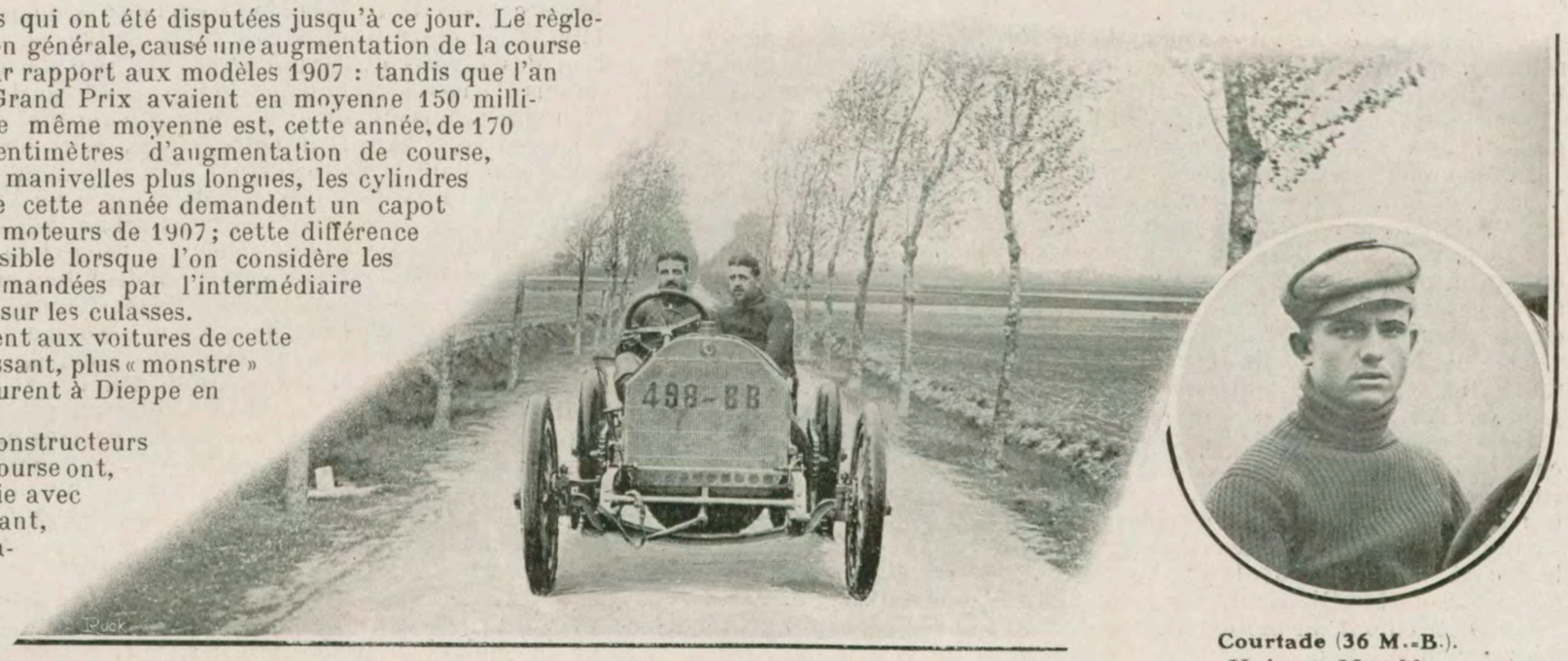
Landon (47 M.).
Voiture Mors.

Pierron (3 M.-B.).
Voiture Motobloc.

dans aucune des épreuves qui ont été disputées jusqu'à ce jour. Le règlement à l'alésage a, de façon générale, causé une augmentation de la course des moteurs type 1908 par rapport aux modèles 1907 : tandis que l'an dernier, les moteurs du Grand Prix avaient en moyenne 150 millimètres de course, cette même moyenne est, cette année, de 170 millimètres. Ces deux centimètres d'augmentation de course, nécessitant des bielles et manivelles plus longues, les cylindres et carters des moteurs de cette année demandent un capot plus volumineux que les moteurs de 1907; cette différence est particulièrement sensible lorsque l'on considère les moteurs à soupapes commandées par l'intermédiaire d'un arbre à cames placé sur les culasses.

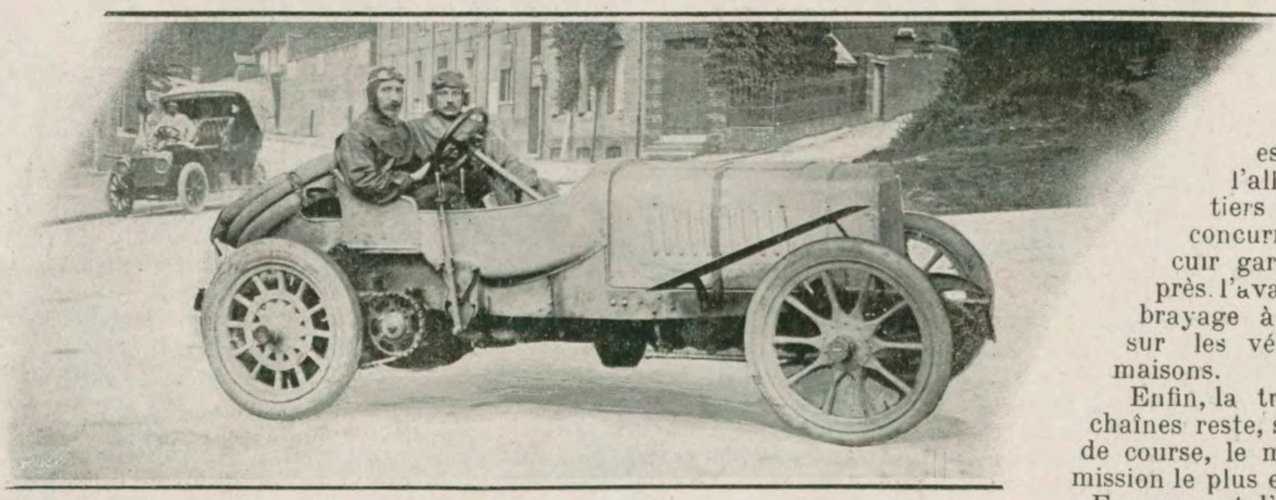
Ces grands capots donnent aux voitures de cette année un aspect plus puissant, plus « monstre » qu'aux voitures qui coururent à Dieppe en 1907.

Chez la plupart de nos constructeurs les voitures modèles de course ont, en général, grande analogie avec les types de série. Cependant, la marque française Bayard-Clément a adopté les chambres de compression hémisphériques avec tiges de soupapes inclinées à 45° et commandées par culbuteurs. Les maisons italiennes Fiat et Itala, les marques allemandes, Mercédès et Benz, le constructeur anglais Weigel ont la même forme de chambres de compression.



La voiture Motobloc.
Transmission par chaînes, pneumatiques Dunlop.

Courtade (36 M.-B.).
Voiture Motobloc.



La voiture Panhard.
Transmission par chaînes, pneumatiques Michelin.

La magnéto haute tension est utilisée pour l'allumage des deux tiers des moteurs concurrents ; le cône cuir garde, à un point près, l'avantage sur l'embrayage à disques monté sur les véhicules de six maisons.

Enfin, la transmission par chaînes reste, sur les voitures de course, le mode de transmission le plus employé.

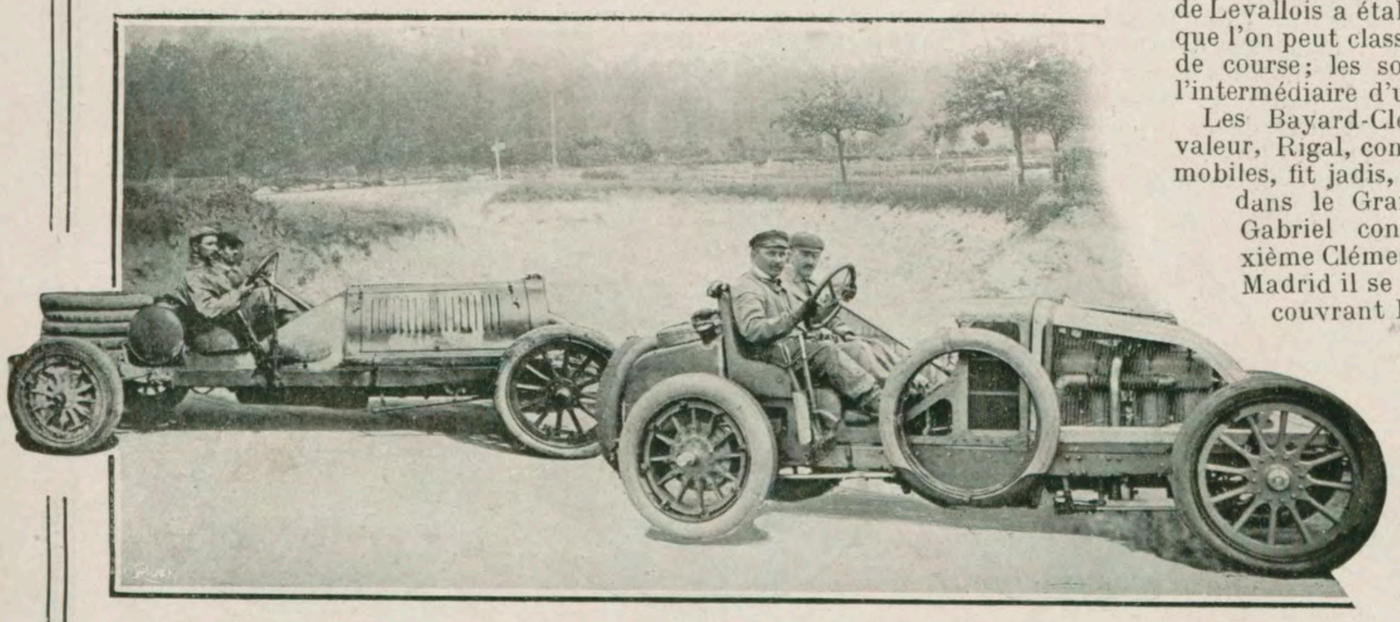
Garcet (20 M.-B.).
Voiture Motobloc.

En prenant l'ordre alphabétique, Bayard-Clément est la première marque qu'il nous faut noter. Notre grand constructeur de Levallois a établi trois voitures que l'on peut classer parmi les plus vites. Leurs moteurs ont 185 mm. de course; les soupapes, inclinées à 45°, sont commandées par l'intermédiaire d'un arbre à cames placé sur les culasses.

Les Bayard-Clément sont pilotées par trois conducteurs de valeur, Rigal, connu des plus vieux habitués des courses d'automobiles, fit jadis, sur un tricycle, 125 à l'heure; il arriva cinquième dans le Grand Prix 1907; Gabriel conduira la deuxième Clément ; dans Paris-Madrid il se classa premier, couvrant Paris-Bordeaux en 5 h. 13 m. 31 s.

Le troisième conducteur des Bayard, Hautvast, arriva deuxième dans la Coupe de l'Empereur.

Voilà donc de rudes adversaires



La voiture Porthos.
Transmission par cardan, pneus Dunlop.

La voiture Renault.
Transmission par cardan, pneus Michelin.

Heath (16 P.-L.).
Voiture Panhard-Levassor.

Maurice Farman (32 P.-L.).
Voit. Panhard-Levassor.

Cissac (48 P.-L.).
Voit. Panhard-Levassor.

Gaubert (42 P.).
Voiture Porthos.

Simonds (9 P.).
Voiture Porthos.

Stricker (26 P.).
Voiture Porthos.

pour l'équipe de notre grand constructeur, vainqueur des deux dernières Coupes Gordon-Bennett, Brasier.

L'éminent ingénieur, après le malheur terrible et récent, la perte de son fils, qui vient de le frapper, chercha dans un travail opiniâtre une atténuation à sa peine. Ses trois voitures ont fait des essais dont Brasier s'est déclaré satisfait. Elles sont construites sur le modèle général des voitures de tourisme Brasier, et sont dans les favorites.

Les conducteurs des Brasier sont : l'un, Baras, deuxième dans Paris-Vienne, et qui, l'an passé, sur Brasier, arriva troisième du Grand Prix ; le 2me, Bablot, qui arriva douzième du Grand Prix 1907, sur sa Brasier.

Théry, vainqueur des éliminatoires pour la Coupe Gordon-Bennett, et de cette même Coupe en 1904 et 1905, ayant abandonné la course après ces victoires célèbres, fait sa rentrée, cette année. Félicitons les constructeur et conducteur d'avoir su renouer l'alliance Brasier-Théry.

L'habileté avec laquelle Duray conduisit l'an passé à Dieppe, sa Lorraine-Diétrich, faillit nous faire assister à l'explosion de joie qui salua jadis, en Allemagne et en France, l'arrivée de Théry sur sa Brasier.

Duray est l'un des meilleurs conducteurs français, vainqueur du Circuit des Ardennes en 1905, il est, dans toutes les épreuves où est engagée sa Lorraine-Diétrich, parmi les favoris. Son camarade Rougier, qui figura dans toutes les grandes courses et défendit nos couleurs au Taunus en 1904, est le deuxième tenant de Lorraine-Diétrich. Minoïa, le récent vainqueur de la Coupe Florio, gagnée sur Isotta-Fraschini (licence Lorraine-Diétrich), complète cette équipe excellente. Les Lorraine-Diétrich ont un moteur de 180 de course avec soupapes commandées par culbuteurs,

Avec la rentrée d'un conducteur fameux : Théry, notons la réapparition en course d'une marque française justement célèbre : Mors. Depuis cinq ans, la maison Mors s'était consacrée à la construction des voitures de tourisme ; elle a établi cette année trois voitures de course. Le moteur, de silhouette très personnelle, comporte quatre cylindres séparés à chemise de circulation d'eau en cuivre ondulé. Les culasses sont rapportées et les soupapes sont commandées par des culbuteurs.

Les trois conducteurs des Mors sont Jenatzy, Robin et Langon Jenatzy, le diable rouge, qui fit les premiers 100 à l'heure, gagna la Coupe Gordon-Bennett en 1903 et lutta en merveilleux conducteur contre notre champion Théry, au Taunus, en 1904 est un nerveux, à décision prompte et coup d'œil sûr. Langon, chef des essais aux usines Mors, débuta en course dans Moscou-Saint-Pétersbourg, en 1907. Le troisième conducteur, Robin, fait ses débuts dans les grandes épreuves. Il n'a couru, jusqu'ici, qu'en canot automobile.

Deux des conducteurs de Motobloc firent aussi leurs premières armes l'an dernier : l'un, Courtade, se classa onzième dans le Grand Prix. Pierron apparaissait pour la première fois dans cette épreuve ; il sera, cette année, le premier tenant de Motobloc. Garcet, qui arriva huitième en 1907, complète l'équipe des constructeurs bordelais. Ils ont conservé dans l'établissement de leurs modèles de course les principes qui ont donné d'excellents résultats dans la construction de leurs voitures de tourisme ; carter, de moteur et changement de vitesses d'un seul bloc.

Notre marque doyenne Panhard-Levassor a construit trois voitures dont les caractéristiques générales sont celles des voitures de grand tourisme. Le moteur quatre-cylindres à chemise de circulation d'eau en cuivre a ses soupapes symétriquement placées par rapport au vilbrequin. Le radiateur qui, l'an dernier, avait été placé derrière le moteur devant le tablier a été reporté à l'avant, la transmission par chaînes a été adoptée. La silhouette générale de la voiture est très plaisante, et la Panhard 1908 en vitesse colle au sol. Les trois exemplaires de ce type tout à fait réussi seront conduits par Heath, M. Farman et Cissac.

Heath, l'un des rares gentlemen aimant à conduire dans nos grandes épreuves de vitesse, réussit en 1904 à se classer premier de deux des plus belles courses de l'année : le Circuit des Ardennes et la Coupe Vanderbilt. Conducteur froid, très vite, il est, sur sa Panhard-Levassor 1908, l'un des favoris du Grand Prix. Maurice Farman, qui n'a pas couru depuis Paris-Madrid, a gagné le Circuit du Nord en 1902. Cissac est pour la première fois au volant d'une grosse voiture. Adroit, hardi, il a établi de nombreux records à motocyclette. L'an dernier, il conduisait une voiturette dans la Coupe disputée en automne, il s'y classa quatrième.

Les dirigeants de notre grande marque de l'avenue d'Ivry ont dans le Grand Prix 1908, trois voitures remarquablement conçues et exécutées ; elles pourraient nous valoir une belle victoire française.

Les trois six-cylindres Porthos qui disputent le Grand Prix ne sont pas favorisées par le règlement à l'alésage. Conduites par Stricker, Gaubert et Simon, elles doivent fournir une course régulière. Regrettons à ce propos que le moteur Gobron-Brillié, de rendement intéressant, n'actionne aucune voiture du Grand-Prix.

Les trois voitures Renault terminent notre énumération des voitures françaises. Favorites dans toutes les courses où figure leur nom, elles sont toujours au premier rang des défenseurs de notre industrie. Les trois Renault 1908 ont un capot un peu plus volumineux que les voitures de course de 1907. Le moteur est du type classique Renault, avec soupapes d'un même côté. Le radiateur conserve sa place à l'arrière du capot ; le châssis est un peu plus bas, plus près du sol que ne l'était le châssis 1907.

Le premier conducteur de l'équipe est Szisz, le vainqueur du Grand Prix de 1906, le second de 1907. Ses qualités de mécanicien intelligent et de conducteur parfait ont été trop souvent notées ici pour que nous les mettions à nouveau en lumière. Szisz est l'un des grands favoris du Grand Prix 1908. Caillois et Dimitri sont les deux autres tenants de Renault ; Caillois est un vieux de l'automobile, excellent conducteur, qui se classa second des éliminatoires françaises pour la Coupe Gordon-Bennett en 1905. Il forme, avec Szisz et Dimitri, une équipe excellente.

Les voitures étrangères Parmi les nations étrangères qui sont représentées dans le Grand Prix, c'est, cette année, l'Allemagne qui prend le premier rang par le nombre des engagés.

Benz amène au départ trois véhicules qui seront pour les voitures françaises de rudes concurrents. Les moteurs ont leurs cylindres fondus par paires avec chambres de compression hémisphériques et soupapes commandées par culbuteurs. Deux magnétos Bosch haute tension sont utilisées pour l'allumage et fonctionnent simultanément. Les Benz ont donc deux bougies par cylindre.

Hémery, le vainqueur de la Coupe Vanderbilt en 1905, qui vient de remporter une jolie victoire dans Pétersbourg-Moscou, est le premier conducteur des Benz ; Hanriot, qui arriva second dans le Circuit des Ardennes de 1906, et troisième dans la Coupe Florio, sera au volant d'une Benz ; la troisième voiture sera pilotée par Erle, vainqueur de la Coupe Herkomer en 1907 et de la Coupe du Prince Henri disputée en juin dernier. L'équipe Benz est l'une des plus redoutables que nous oppose l'étranger. Mercédès a établi cette année pour le Grand Prix trois voitures de très jolies lignes. Le moteur est, par rapport aux voitures de 1907, placé plus en arrière. Le châssis est cintré à l'avant, pour permettre l'emploi de ressorts plats. Les soupapes sont commandées par culbuteurs. Le châssis a été rapproché du sol, et les voitures tiennent parfaitement la route.

Les conducteurs sont Salzer, qui arriva neuvième au Circuit des Ardennes, en 1906, Willy Poëgge, qui remporta, de l'autre côté du Rhin, de nombreuses victoires et qui s'est classé deuxième dans la Coupe du Prince Henri ; le troisième conducteur est l'ancien mécanicien de Salzer : Lautenschlager.

Szisz (4 R.).
Voiture Renault.

Caillois (21 R.).
Voiture Renault.

Dimitri (37 R.).
Voiture Renault.

Nazzaro (24 F.).
Voiture Fiat.

Lancia (7 F.).
Voiture Fiat.

Poegge (2 M.).
Voit. Mercédès.

Lautenschlager (35 M.).
Voit. Mercédès.

Opel (10 O.).
Voiture Opel.

Jörns (27 O.).
Voiture Opel.

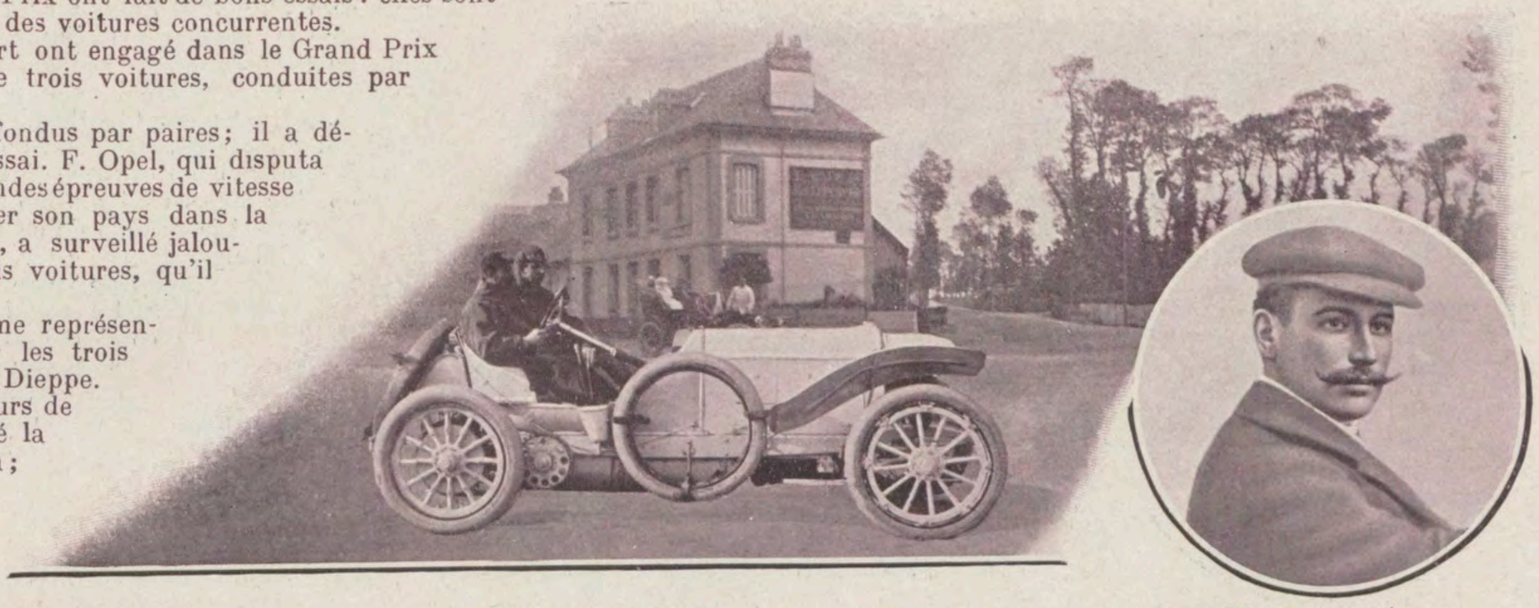
Michel (43 O.).
Voiture Opel.

Les trois Mercédès du Grand Prix ont fait de bons essais : elles sont au point, et parmi les plus vites des voitures concurrentes.

Les usines Opel de Francfort ont engagé dans le Grand Prix de l'Automobile-Club de France trois voitures, conduites par Opel, Michel et Jörns.

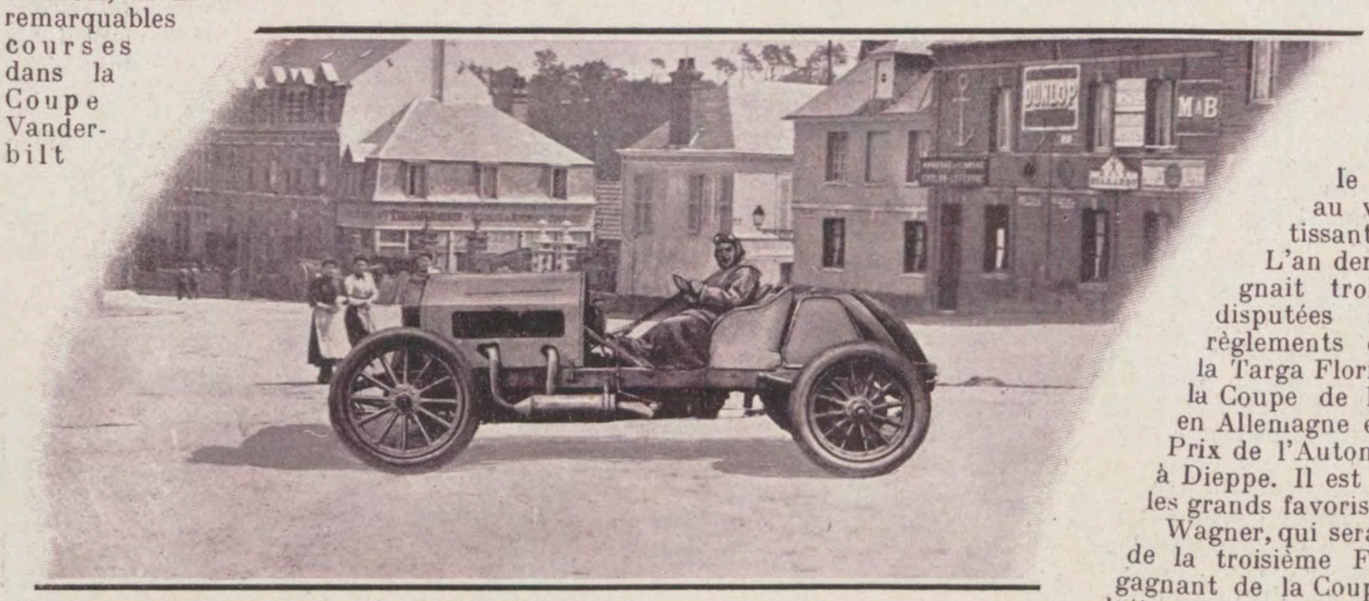
Le moteur est à 4 cylindres fondus par paires; il a dépassé 110 chevaux au banc d'essai. F. Opel, qui disputa en Allemagne la plupart des grandes épreuves de vitesse et fut désigné pour représenter son pays dans la Coupe Gordon-Bennett en 1904, a surveillé jalousement la mise au point des trois voitures, qu'il veut voir au premier rang.

L'Italie, a cette année, comme représentants, trois Fiat, pilotées par les trois hommes que nous vîmes en 1907 à Dieppe. Ils sont tous trois des conducteurs de premier ordre : Lancia a gagné la première Coupe Florio à Brescia ; il arriva deuxième dans la Coupe Vanderbilt en 1906 ; il se montra dans toutes les épreuves qu'il disputa conducteur très vite; il domina ses concurrents pendant les premiers tours de la dernière Coupe Gordon-Bennett, fit de remarquables courses dans la Coupe Vanderbilt



La voiture Mercédès.
Transmission par chaînes, pneus Michelin.

Wright (34 A.).
Voiture Austin.



La voiture Opel.
Transmission par cardan, pneus Continental.

de 1905, et le Grand Prix de 1907. La malchance lui fait trop souvent perdre à quelques kilomètres de l'arrivée une victoire qui lui semblait acquise.

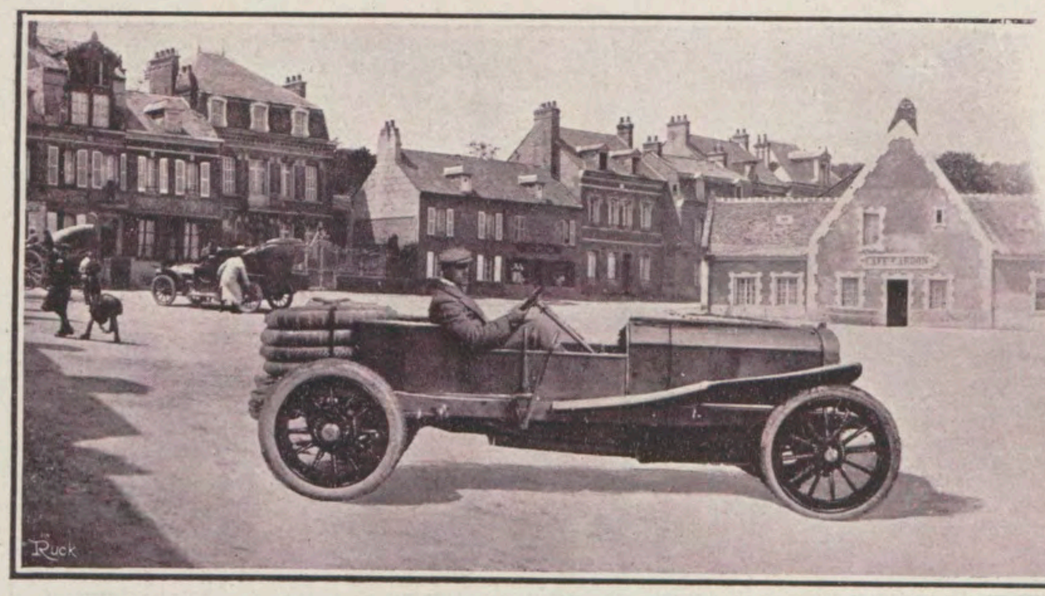
Nazzaro, le deuxième tenant de Fiat, est le conducteur qui, après Théry, remporta au volant d'une automobile les plus retentissants succès.

L'an dernier, il gagnait trois courses disputées sous trois règlements différents : la Targa Florio en Italie, la Coupe de l'Empereur en Allemagne et le Grand Prix de l'Automobile-Club à Dieppe. Il est donc dans les grands favoris.

Wagner, qui sera au volant de la troisième Fiat, est le gagnant de la Coupe Vanderbilt en 1906 ; dans Petersbourg-Moscou, il se classait premier de la deuxième catégorie. Il est l'un de nos conducteurs les plus connus et les plus appréciés.

Moore Brabazon (1 A.).
Voiture Austin.

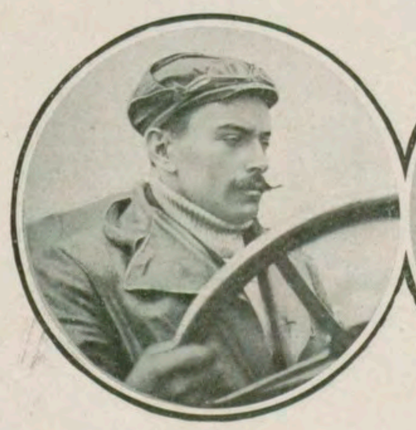
Les trois Fiat 1908 sont de silhouette assez semblable aux Fiat 1907; les cylindres sont fondus par paires; dans les culasses hémisphériques s'ouvrent des soupapes disposées à 45°. L'allumage est donné par une magnéto Bosch basse tension ; embrayage à disques, transmission par chaînes. Telles sont ces trois rudes concurrentes.



La voiture Austin.
Transmission par cardan, pneus Dunlop.

Itala, qui a engagé trois voitures dans le Grand Prix, a confié l'une d'elles à Cagno, l'ex-mécanicien de Sa Majesté la reine d'italie, devenu conducteur de voitures de course; menant très vite, habitué aux routes mauvaises du nord de l'Italie, il s'est montré parmi les plus habiles méca-

Resta (18 A.).
Voiture Austin.



Wagner (40 F.).
Voiture Fiat.

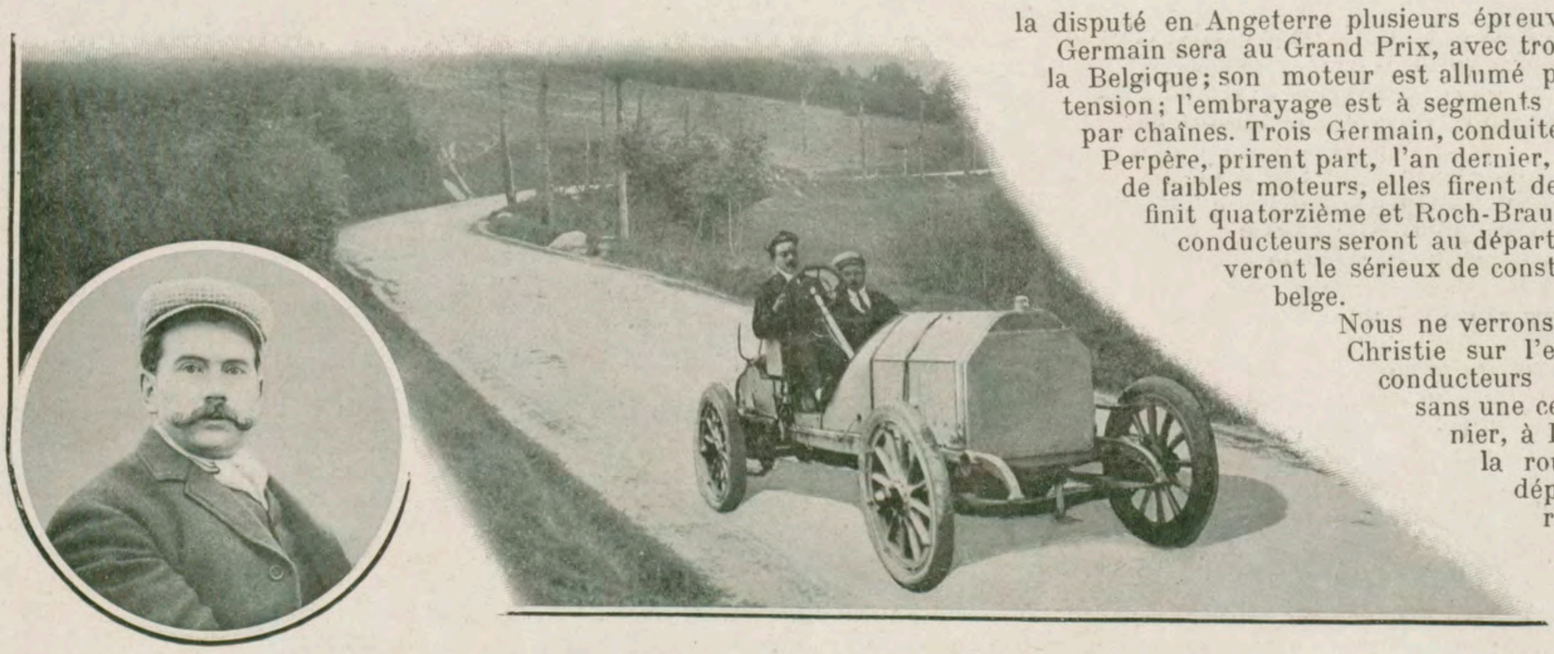
Cagno (12 I.).
Voiture Itala.

Fournier (29 I.).
Voiture Itala.

Piacenza (45 I.).
Voiture Itala.

Hémery (6 B.).
Voiture Benz.

Hanriot (23 B.).
Voiture Benz.



La voiture Fiat.
Transmission par chaînes, pneus Michelin.

la disputé en Angeterre plusieurs épreuves, le plus souvent sur piste. Germain sera au Grand Prix, avec trois voitures, le représentant de la Belgique; son moteur est allumé par une magnéto Bosch haute tension; l'embrayage est à segments extensibles, et la transmission par chaînes. Trois Germain, conduites par Degrais, Roch-Brault et Perpère, prirent part, l'an dernier, au Circuit de Dieppe. Munies de faibles moteurs, elles firent des courses régulières; Degrais finit quatorzième et Roch-Brault quinzième. Les trois mêmes conducteurs seront au départ du Grand Prix, et nous prouveront le sérieux de construction de l'excellente marque belge.

Nous ne verrons pas, cette année, l'Américain Christie sur l'extraordinaire engin dont nos conducteurs n'apercevaient pas l'arrière sans une certaine appréhension, l'an dernier, à Dieppe; la Christie tenait mal la route, et l'on n'aimait pas la dépasser. Les Américains seront représentés, cette année, par la marque Thomas, rendue célèbre dernièrement par le raid New-York-San-Francisco. La Thomas a ses quatre cylindres fondus par paires; l'allumage est donné par une magnéto haute tension, l'embrayage est à disques, et la transmission

niciens de volant que possèdent nos adversaires transalpins.

Henri Fournier, le vainqueur de Paris-Berlin et Paris-Bordeaux, qui fit, l'an dernier, en Allemagne, sa réapparition en course, a prouvé qu'il n'avait rien perdu de ses qualités d'antan. Conducteur vite et sûr, il a parfaitement en mains son Itala.

Erlé (39 B.).
Voiture Benz.

Piacenza, le troisième conducteur d'Itala n'a, jusqu'à ce jour, pas montré dans une grande course son habileté au volant d'une voiture rapide.

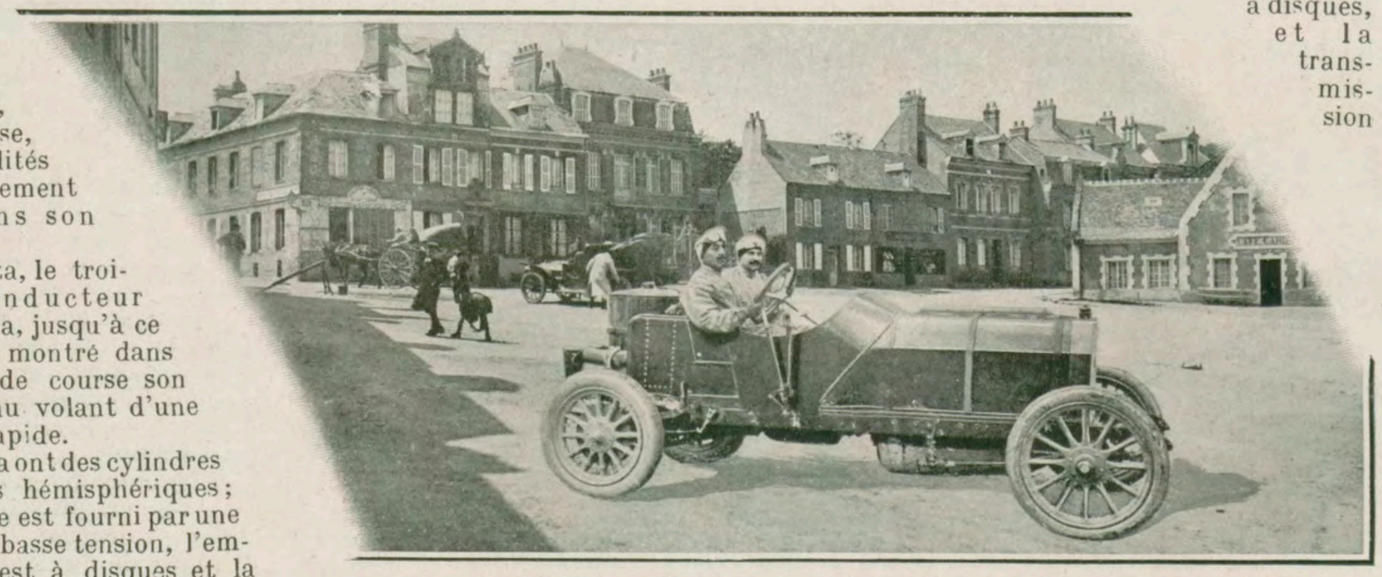
Les Itala ont des cylindres à culasses hémisphériques; l'allumage est fourni par une magnéto basse tension, l'embrayage est à disques et la transmission par cardan.

Les représentants de l'Angleterre dans le Grand Prix, les marques Austin et Weigel, ont engagé, la première trois voitures six-cylindres, la seconde, trois quatre-cylindres : elles sont à transmission par cardan; les moteurs des deux marques sont allumés par bougies; elles emploient toutes deux comme embrayage le cône cuir. Resta, Wright et Moore Brabazon sont les trois conducteurs des Austin. Moore Brabazon a fait plusieurs belles courses dans les épreuves belges de ces dernières années; l'an dernier il gagnait le Circuit des Ardennes (formule Coupe de l'Empereur).

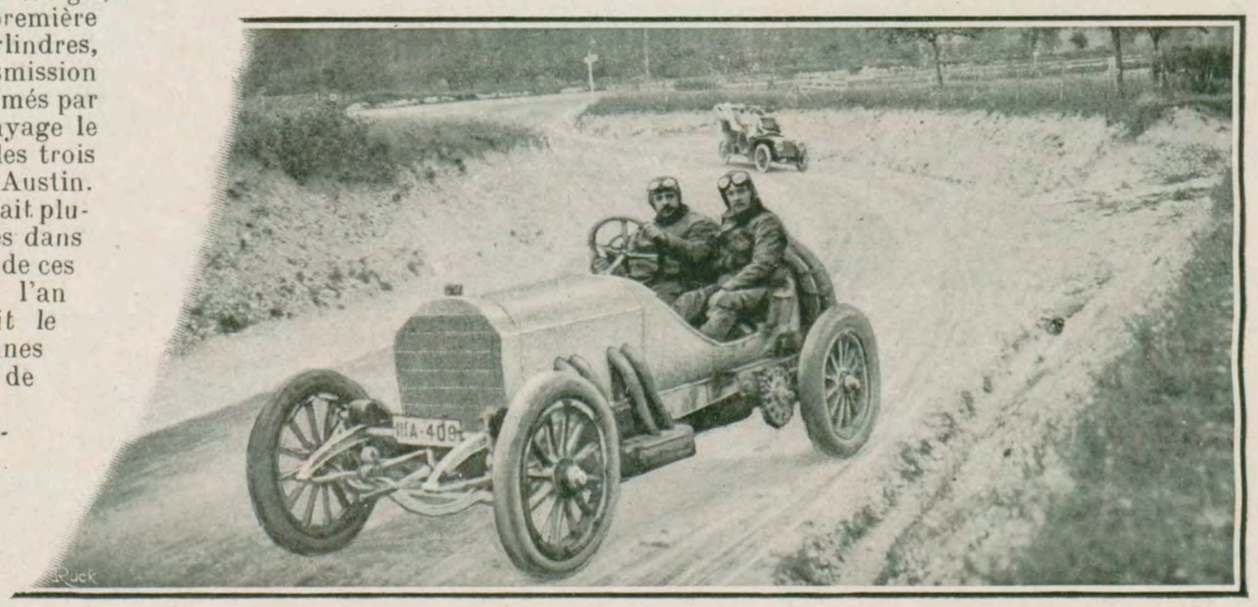
Salzer (19 M.).
Voiture Mercédès.

Laxen, Harrisson et Weigel conduisent les quatre-cylindres anglaises.

Laxen et Harrisson coururent l'an dernier aux Ardennes et à Dieppe, Weigel



La voiture Itala.
Transmission par cardan, pneus Michelin.



La voiture Benz.
Transmission par chaînes, pneus Michelin.

Weigel (46 W.).
Voiture Weigel.

Laxen (13 W.).
Voiture Weigel.

Harrisson (30 W.).
Voiture Weigel.

Degrais (17 G.).
Voiture Germain.

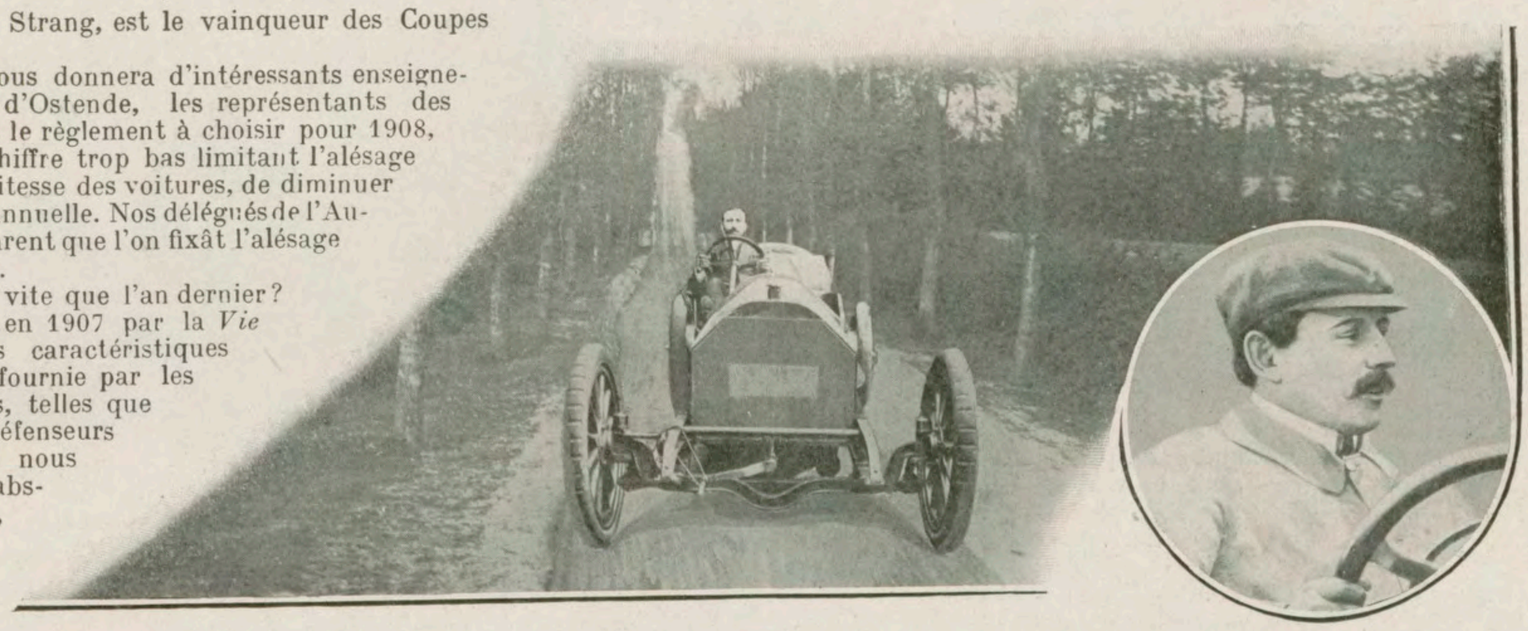
Roch-Brault (33 G.).
Voiture Germain.

par cardan. Son conducteur, Strang, est le vainqueur des Coupes Savannoch et Briarcliff.

Le Grand Prix de 1908 nous donnera d'intéressants enseignements. Lorsque, au Congrès d'Ostende, les représentants des Automobiles Club discutèrent le règlement à choisir pour 1908, on craignit, en adoptant un chiffre trop bas limitant l'alésage des moteurs, et par suite la vitesse des voitures, de diminuer l'intérêt de la grande course annuelle. Nos délégués de l'Automobile-Club de France obtinrent que l'on fixât l'alésage des moteurs à 155 millimètres.

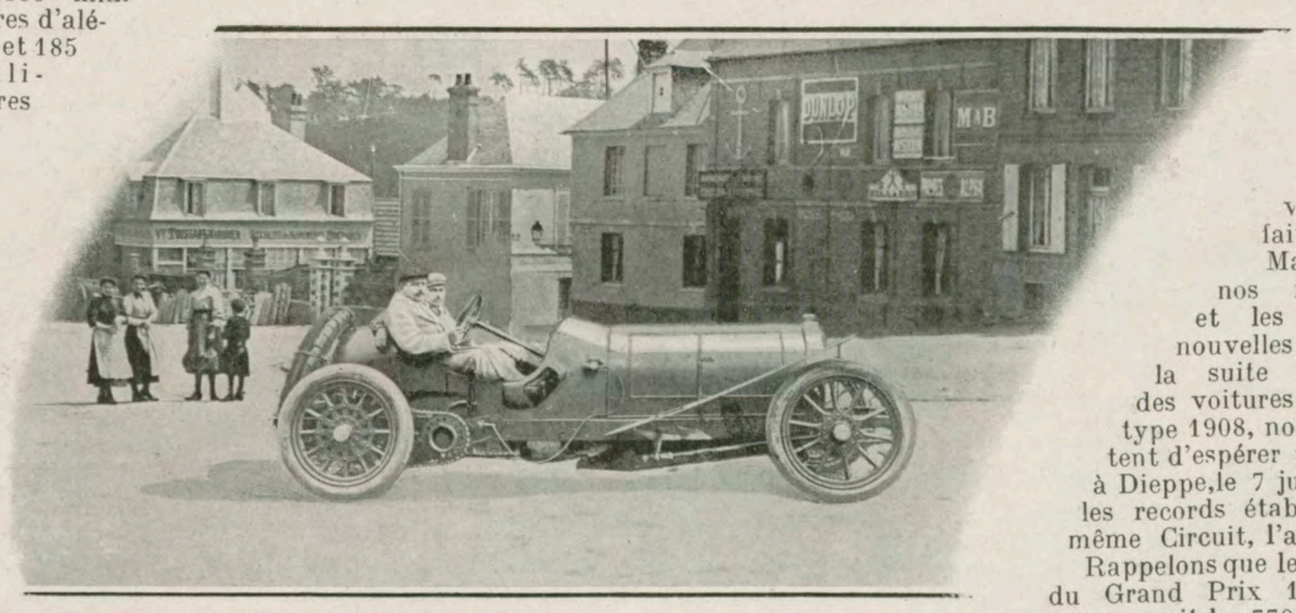
Ira-t-on plus vite ou moins vite que l'an dernier? Consultons le tableau publié en 1907 par la *Vie au Grand Air* et donnant les caractéristiques des voitures. La puissance fournie par les moteurs de plusieurs marques, telles que Darracq, l'un des meilleurs défenseurs de notre industrie, et dont il nous faut, cette année, déplorer l'abstention dans le Grand Prix, était de 130 chevaux. Les moteurs les plus puissants avaient en moyenne 180 millimètres d'alésage et 150 millimètres de course.

Cette année, ces moteurs ont 155 millimètres d'alésage et 185 millimètres de course ; ils donneraient, d'après les formules ordinairement employées, une puissance moindre que les voitures de l'an dernier; comme la surface de résistance à l'air est, de façon générale, augmentée, nous pourrions conclure que les vitesses atteintes seront moindres que celles faites, en 1907, par les vainqueurs.

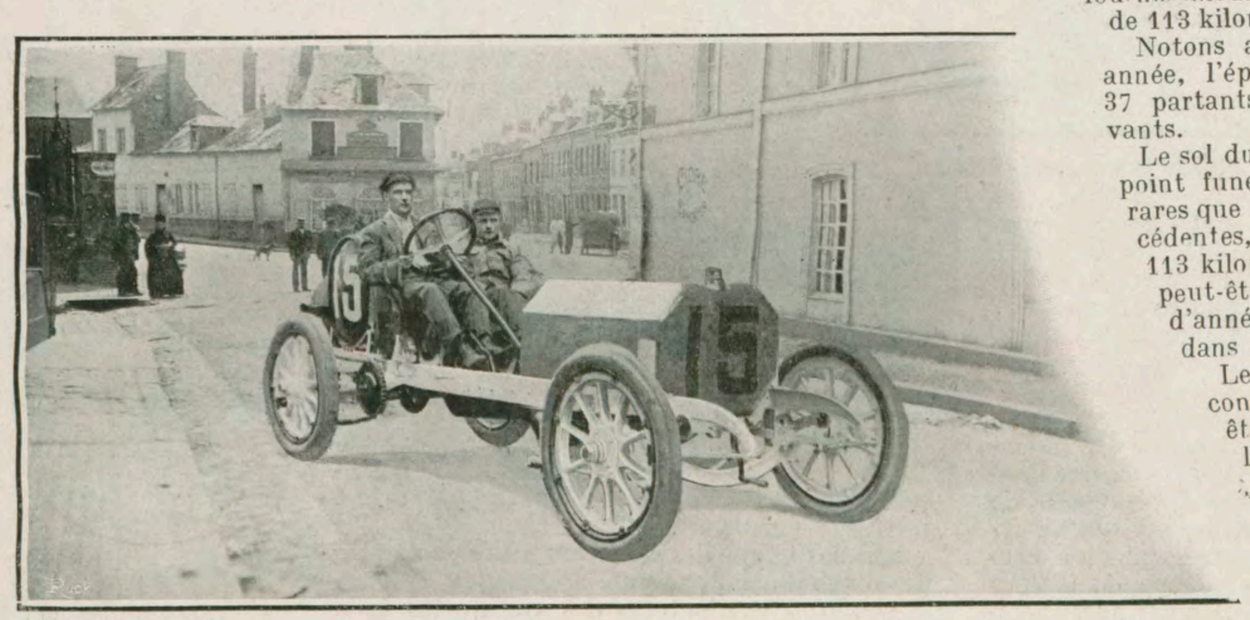


La voiture Weigel.
Transmission par cardan, pneus Dunlop.

Perpère (49 G.).
Voiture Germain.



La voiture Germain.
Transmission par chaînes, pneus Michelin.



La voiture Thomas.
Transmission par chaînes, pneus Michelin.

Mais le règlement à l'alésage a fait travailler nos ingénieurs, et les dernières nouvelles apprises à la suite des essais des voitures de course type 1908, nous permettent d'espérer voir battre à Dieppe, le 7 juillet, tous les records établis sur le même Circuit, l'an dernier. Rappelons que le vainqueur du Grand Prix 1907, Nazzaro, couvrit les 770 kilomètres du parcours en 6 h. 46 m. 33 s., fournissant une moyenne horaire de 113 kilom. 621.

Strang (15 T.).
Voiture Thomas.

Notons aussi que la même année, l'épreuve qui réunit 37 partants, compta 16 arrivants.

Le sol du Circuit de Dieppe, très roulant, ne fut, l'an dernier, point funeste aux pneumatiques; les éclatements furent plus rares que dans des grandes épreuves disputées les années précédentes, bien que la vitesse moyenne ait sauté de 105 à 113 kilomètres à l'heure. Des progrès furent donc faits, peut-être moins décisifs que ceux qui viendront en cette fin d'année. La fabrication du pneumatique s'oriente, en effet, dans nos grandes usines, vers une méthode nouvelle.

Les jantes amovibles seront employées par tous les concurrents de l'épreuve pour grosses voitures ; peut-être une nouvelle jante nous déconcertera-t-elle par l'instantané de son démontage.

Michelin, Continental, Dunlop, ont muni de leurs bandages les roues des voitures concurrentes. La lutte entre les fabricants de pneumatiques est aussi dure qu'entre les constructeurs de voitures. Quoi qu'en disent les détracteurs de la course, cette bataille sera un moyen sûr de faire progresser les deux industries.

René Tampier.

Les Voiturettes et leurs Conducteurs

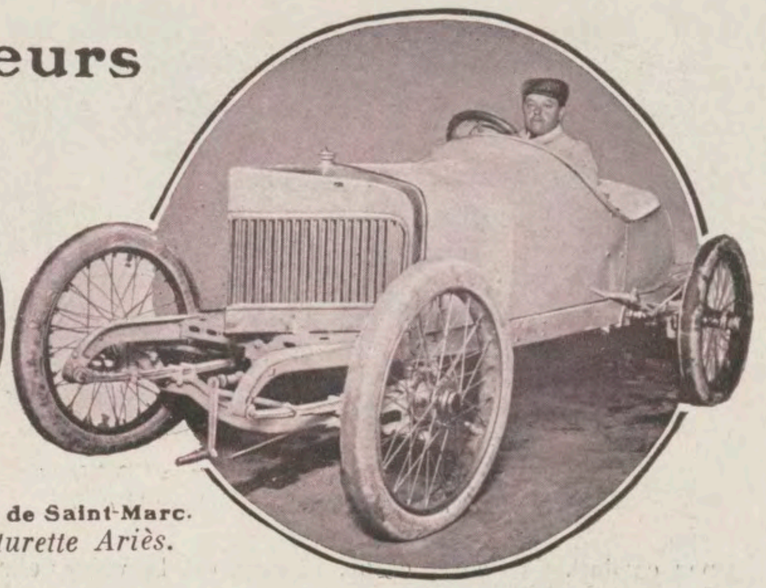
Par RENÉ TAMPIER

Dominique.
Voiturette Alcyon.

Barriaux.
Voiturette Alcyon.

Perrot.
Voiturette Ariès.

Meaux de Saint-Marc.
Voiturette Ariès.



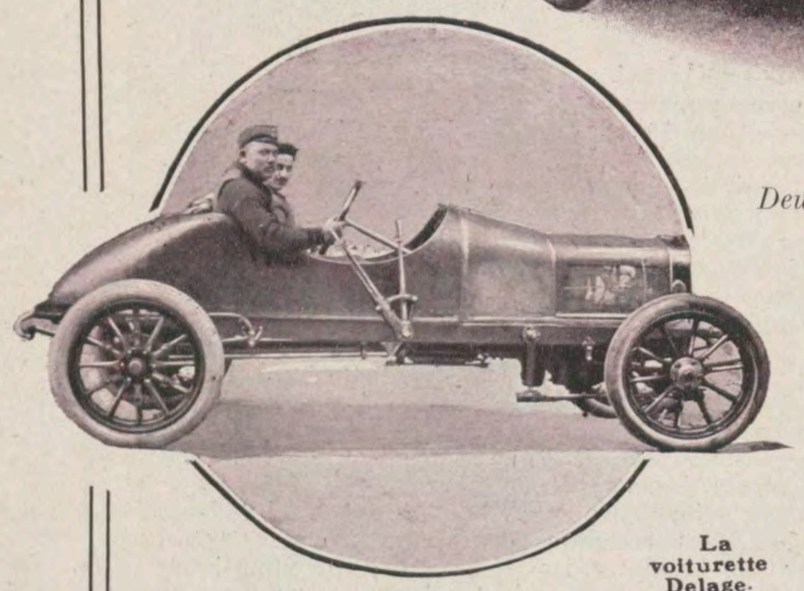
La voiturette Alcyon.
Deux cylindres, pneus Dunlop.

La Coupe réservée aux voiturettes a réuni 64 engagements, comprenant 25 maisons françaises, 1 italienne, 1 suisse et 1 américaine

Richez.
Voiturette Ariès.

Bailleau.
Voiturette Bailleau.

Farcy.
Voiturette Bailleau.



La voiturette Delage.
Moteur monocylindrique ; cardan.
Pneus Michelin.

LE Grand Prix des Voiturettes, qui précédera le Grand Prix des grosses voitures, est la première grande épreuve pour petites voitures organisée par l'Automobile-Club de France.

Elle a réuni 64 engagements, comprenant 25 maisons françaises et 3 étrangères.

L'engouement actuel du public pour la voiture bon marché, l'orientation générale dans nos usines vers la fabrication du véhicule de faible force, nous prouvent que le Grand Prix des Voiturettes se dispute à son heure.

La Commission Sportive eut, lorsqu'elle établit le règlement de l'épreuve, une tâche ingrate. La voiturette doit-elle posséder un moteur à un, deux, trois ou quatre cylindres ? Comment limitera-t-on sa puissance ? Les qualités de simplicité, de bon rendement du monocylindrique, les qualités de souplesse, de silence du quatre-cylindres valent à chaque type de moteur des partisans ; aussi résolut-on de permettre aux quatre et deux-cylindres de lutter, autant qu'on le jugea possible, à armes égales, avec le monocylindrique.

Un règlement à l'alésage ayant été adopté, on fixa l'alésage du monocylindrique à 100 millimètres et celui des deux, trois et quatre-cylindres, respectivement à 78, 68 et 62 millimètres. Les monocylindriques sont d'ailleurs montées sur la majorité des véhicules engagés dans la Coupe des Voiturettes. Parmi les constructeurs qui les emploient, nous citerons :

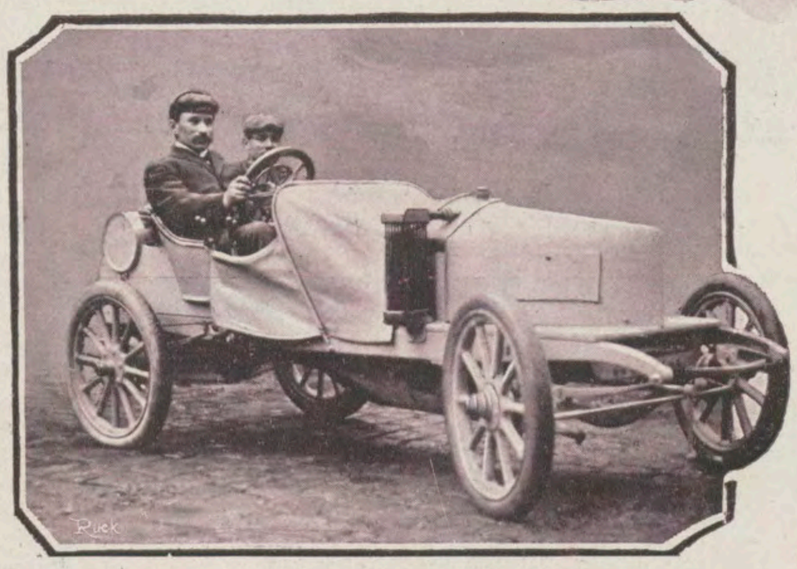
Sizaire et Naudin, les vainqueurs des deux dernières Coupes des voiturettes ; ils ont établi pour le Grand Prix trois voitures de 1 m. 30 de voie et 2 m. 60 d'empattement ; les Sizaire et Naudin sont donc plus longues que l'an dernier. La suspension, qui doit être parfaite sur des voiturettes pesant 600 kilos et dépassant 90 kilomètres à l'heure, a été spécialement étudiée. Des jambes de force relient l'essieu arrière au châssis. Le refroidissement par thermo-siphon, l'embrayage à plateau, le changement de vitesses avec toutes les vitesses en prise directe sont les caractéristiques principales bien connues des Sizaire et Naudin.

Leurs trois conducteurs sont Sizaire, le gagnant de la Coupe en 1906, le deuxième de la Coupe des Voiturettes en 1907. Naudin, victorieux, dans la même épreuve, l'an dernier, et Lebouc.

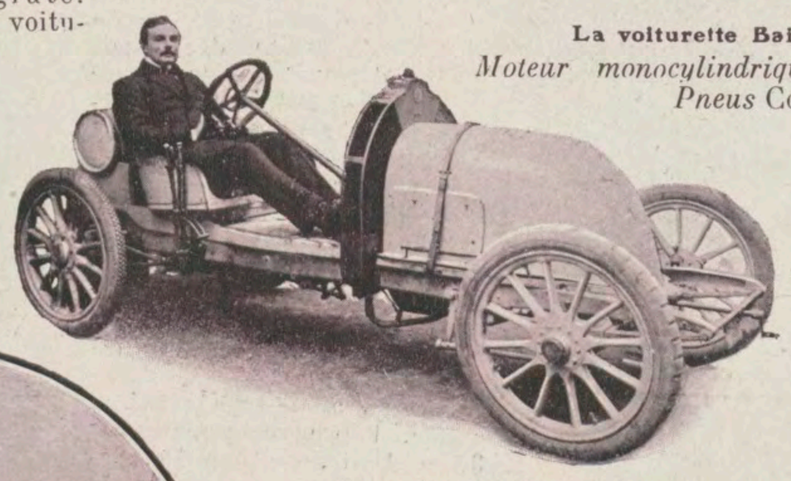
Les succès en course des Sizaire et Naudin les font partir favorites dans la Coupe des Voiturettes 1908.

Notre grande marque Lion (voiturettes construites par les fils de Peugeot frères), qui remporta, en 1906 et 1907, la Coupe de régularité, a engagé trois voiturettes à transmission par chaînes, du type des voiturettes de séries Lion ; la course du moteur a été augmentée.

Les trois conducteurs des voiturettes Lion sont Giuppone, le vainqueur de la Coupe Trinacria et de la Coupe Catalunya ; Goux, qui arriva quatrième dans la Coupe des Voiturettes en 1906 et troisième dans la même épreuve en 1907, et Boillot. L'excellence de construction des usines de Valen-



La voiturette Bailleau.
Moteur monocylindrique, cardan.
Pneus Continental.



La voiturette Busson-Levée.
Deux cyl. à deux temps. Pneus Dunlop.

La voiturette Ariès.
Monocylindre.
Pneus Continental.
Radiateur
Grouvelle et Arquembourg.

Busson.
Voitur. Busson-Levée.

Wolff.
Voitur. Busson-Levée.

Thomas.
Voiturette Delage.

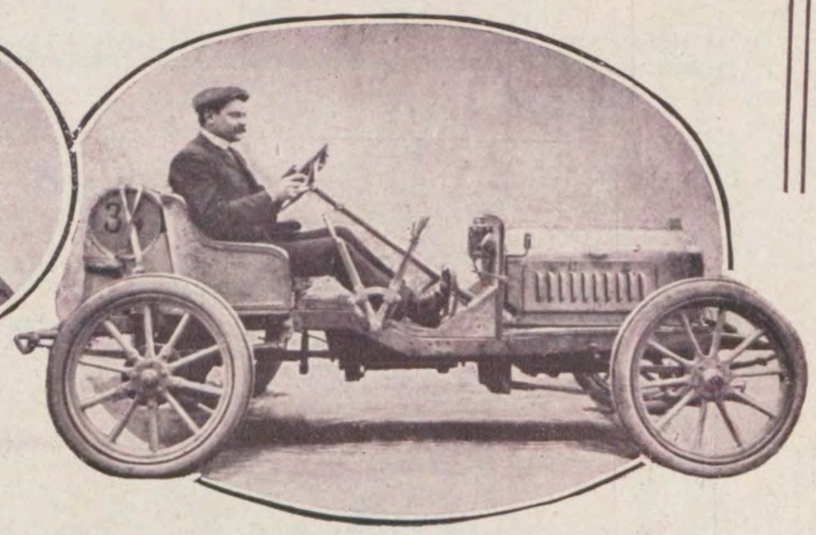
Levée.
Voitur. Busson-Levée.

Lucas.
Voiturette Delage.

Martin.
Voiturette Demeester.

Grillet.
Voiturette Fouillaron.

Gasté.
Voiturette Grégoire.



La voiturette Demeester.
Moteur à 4 cylindres, pneus Continental *et* Dunlop.

De Marne.
Voiturette Grégoire.

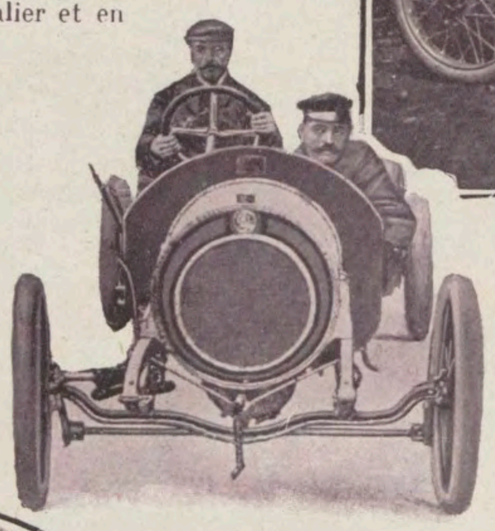
Rivière.
Voiturette Guillemin.

tigney nous fait classer les Lion, en particulier celle conduite par Giuppone, parmi les voiturettes favorites du Grand Prix.

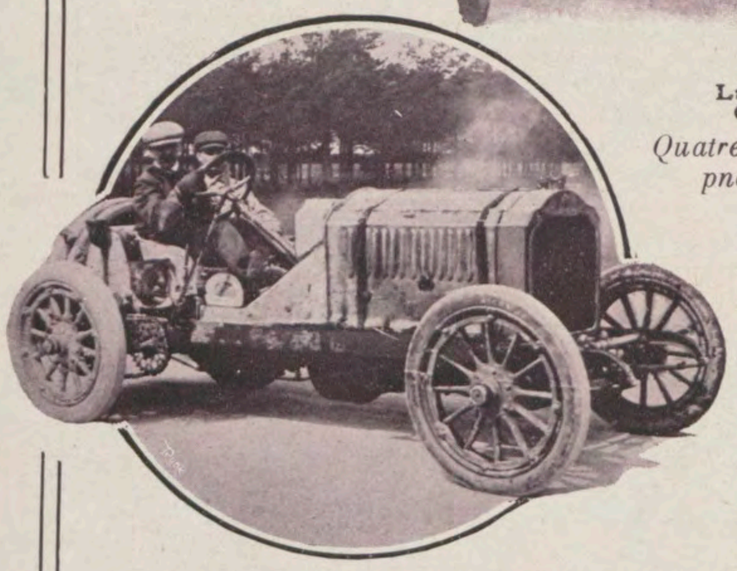
Le constructeur réputé pour le sérieux de sa fabrication : Delage a engagé dans la Coupe trois voiturettes qui firent leurs essais avec des moteurs monocylindriques de Dion-Bouton. L'allumage est donné par une magnéto Bosch; le refroidissement s'opère par thermo-siphon; l'embrayage est à cône cuir et la transmission par cardan. Ces trois voiturettes très soignées seront conduites par Thomas, l'ex-champion motocycliste qui courut l'an dernier la Coupe des Voiturettes, Guyot, agent de la maison Delage et Lucas, employé de l'usine.

Werner, qui monta l'an dernier sur ses voiturettes des moteurs deux-cylindres emploie, cette année, trois monocylindriques De Dion-Bouton ; radiateur en coupe-vent G. A., embrayage à disques, quatre vitesses, dont deux en prise directe (type Cottin-Desgouttes), transmission par chaînes. Le premier conducteur des Werner, très sérieusement établies, est Molon, qui gagna de nombreuses épreuves de vitesse en palier et en

D'Avaray.
Voiturette Guillemin.

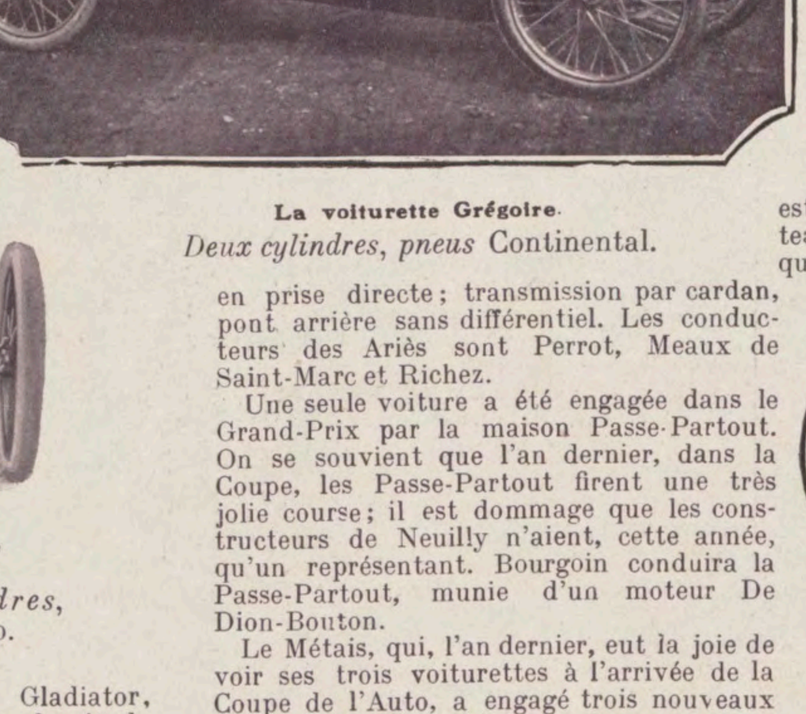


La voiturette Guillemin.
Quatre cylindres, pneus Dunlop.



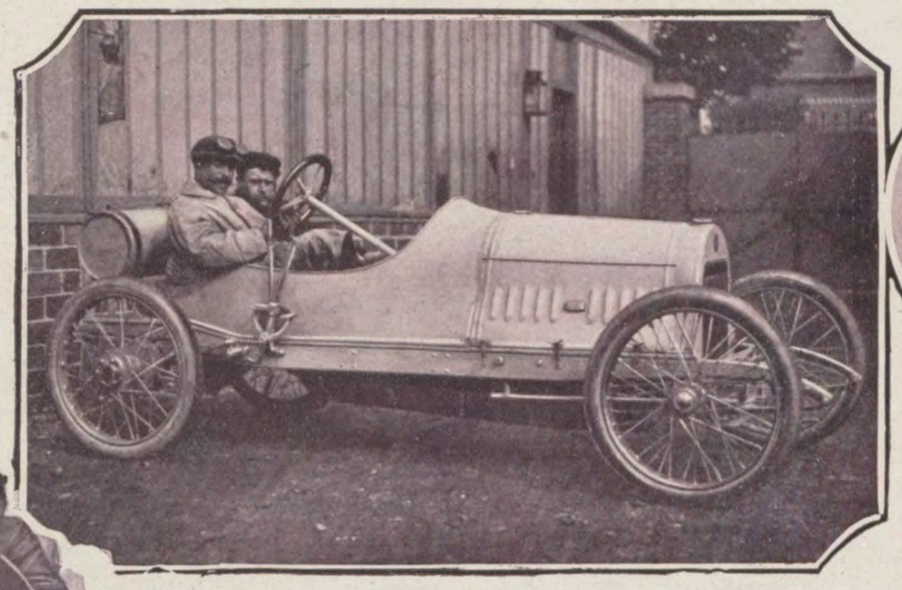
La voiturette Isotta-Fraschini.
Quatre cylindres, transmission par cardan, trois vitesses, pneus Michelin.

côte sur Gladiator, disputa l'an dernier la Coupe de la Presse et la Coupe des Voiturettes; il se montra toujours excellent metteur au point et conducteur très vite; les deux autres conducteurs de Werner sont Vallée et Stourdza. La maison Ariès, qui se spécialise dans l'étude de la voiture économique, a engagé trois voiturettes à moteur



La voiturette Fouillaron.
Moteur monocylindr. de 135 millim. de course, pneus Michelin.

Hamilton.
Voiturette Guillemin.



La voiturette Grégoire.
Deux cylindres, pneus Continental.

Trucco.
Voiturette Isotta-Fraschini.

monocylindrique, dans le Grand Prix des Voiturettes, l'embrayage est du modèle Ariès à plateau, la voiture est munie de quatre vitesses, dont deux en prise directe; transmission par cardan, pont arrière sans différentiel. Les conducteurs des Ariès sont Perrot, Meaux de Saint-Marc et Richez.

Une seule voiture a été engagée dans le Grand-Prix par la maison Passe-Partout. On se souvient que l'an dernier, dans la Coupe, les Passe-Partout firent une très jolie course; il est dommage que les constructeurs de Neuilly n'aient, cette année, qu'un représentant. Bourgoin conduira la Passe-Partout, munie d'un moteur De Dion-Bouton.

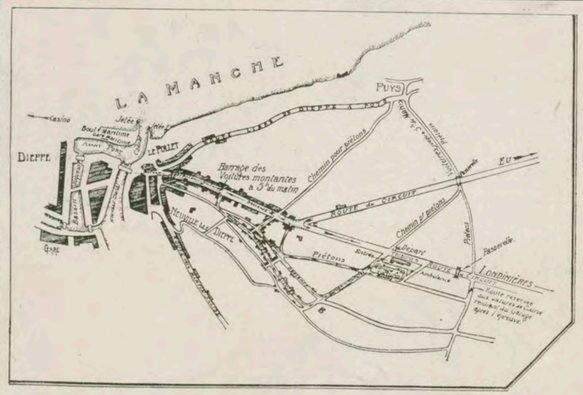
Le Métais, qui, l'an dernier, eut la joie de voir ses trois voiturettes à l'arrivée de la Coupe de l'Auto, a engagé trois nouveaux véhicules à transmission par plateau et galet. Ils sont conduits par Pernette, Birnbaum et Aubourdin.

Fouillaron, l'un de nos constructeurs qui suivirent depuis son début le développement de l'industrie automobile, et qui monta le premier sur un véhicule sans chevaux une transmission par courroies s'enroulant autour de poulies extensibles, a engagé dans le Grand Prix la voiturette avec laquelle Grillet gagna, au printemps dernier, le Tour de France de l'Autocycle Club. Le moteur est un de Dion-Bouton de 135 millimètres de course; la voiturette Fouillaron doit fournir une course régulière.

Tamagni.
Voiturette Isotta-Fraschini.

Ménard.
Voitur. La Joyeuse.

CARTE DU CIRCUIT DE DIEPPE DE 1908



LEGENDE

Route du Circuit

Passerelles.

Postes de Secours.

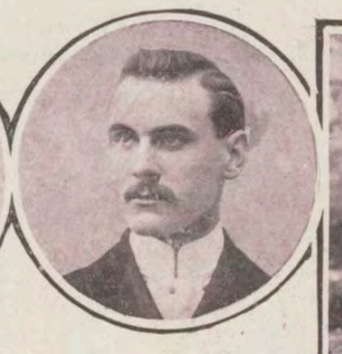
Postes de Téléphones

Chemins de Fer

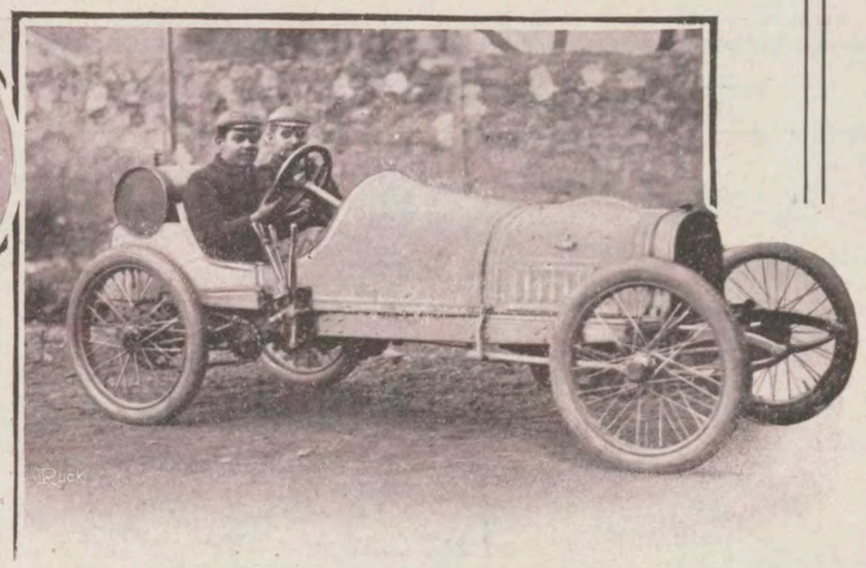
Giuppone.
Voiturette Lion.

Goux.
Voiturette Lion.

Boillot.
Voiturette Lion.



Boris.
Voiturette Martini.



La voiturette Lion.
Moteur monocylindrique, transmission par chaînes. Pneus Michelin.

Sanvico.
Voiturette Martini.

Les deux voiturettes établies par Ménard pour le Grand Prix ont été essayées munies de moteur monocylindrique à très longue course, ces voiturettes, très vites, sont conduites l'une par leur constructeur, ui fit, l'an dernier, une jolie et courageuse course, dans la Coupe des Voiturettes, l'autre par Brune.

Bailleau, présentera au départ deux véhicules conduits par lui-même et par Farcy. Ils sont actionnés par un moteur monocylindrique ; l'embrayage est à cône cuir, la transmission par cardan, l'empattement est seulement de 2 m 10.

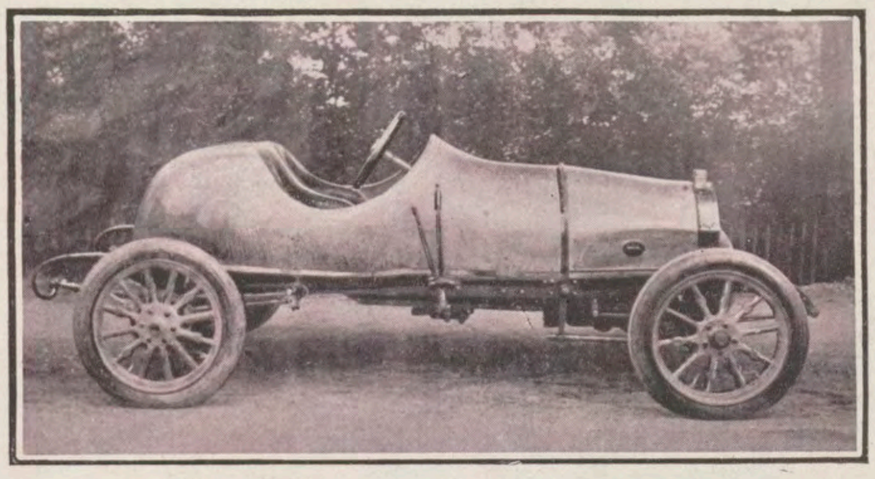
La voiturette à transmission par double courroie entraînant deux poulies indépendantes montées sur l'essieu arrière qu'avait exposée Truffault au Salon et que nous regrettâmes de ne pas voir dans la dernière Coupe des Voiturettes, est engagée dans le Grand Prix; elle est munie d'un changement de vitesse Bozier et sera conduite par Charlas.

Les voiturettes actionnées par des moteurs à deux cylindres ne sont pas nombreuses. Deux maisons qui construisent sérieusement et ont déjà obtenu plusieurs succès dans de nombreuses épreuves pour voiturettes : Alcyon et Grégoire, ont engagé chacune trois voiturettes munies de moteurs deux cylindres. Chez Alcyon les moteurs de 78 millimètres d'alésage ont 150 millimètres de course ; les bielles sont montées sur le même maneton. Ce deux cylindres peut tourner à plus de deux mille tours à la minute. L'embrayage de l'Alcyon est à disques ; trois vitesses, transmission par cardan avec gros pignon d'attaque et grande couronne de différentiel.

L'Alcyon de la Coupe des Voiturettes, munie d'un radiateur en coupe-circuit, est de très jolies lignes; n'oublions pas que l'an passé les constructeurs de Neuilly obtinrent la quatrième place dans la Coupe; ils sont toujours les concurrents dangereux. Leurs conducteurs sont Barriaux, qui établit de nombreux records en voiturette; Dominique, ex-mécanicien de Rougier, et Roisan.

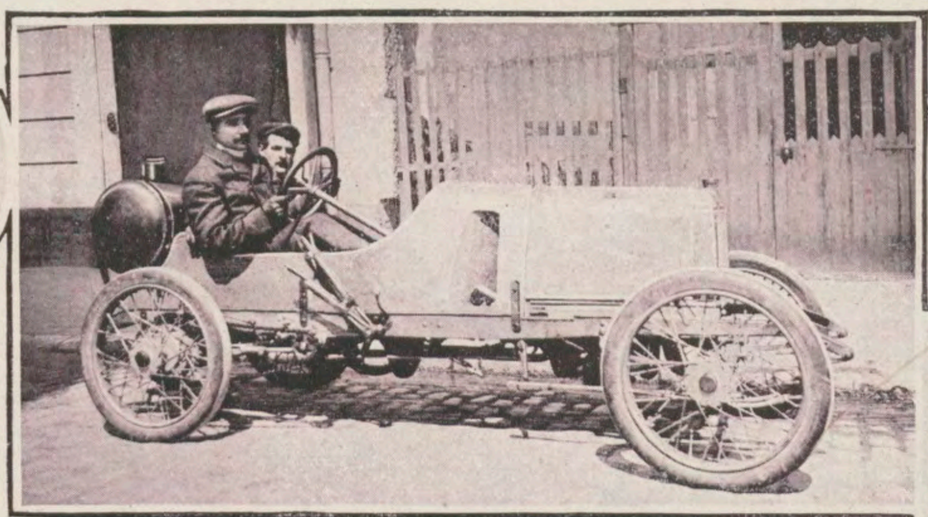
Grégoire, qui lança, cette année, sur le marché une voiturette à moteur deux-cylindres bien conçue et soigneusement exécutée. se présente dans le Grand

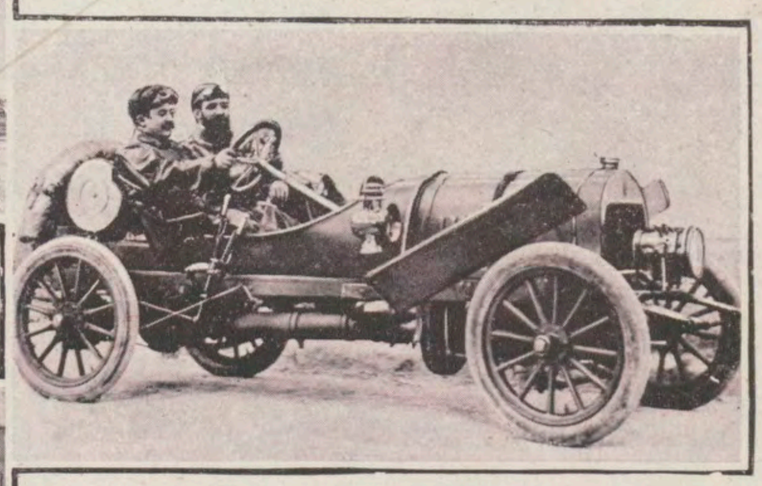
Beck.
Voiturette Martini.



La voiturette Martini.
Moteur quatre cylindres, transmission par cardan. Pneus Michelin.

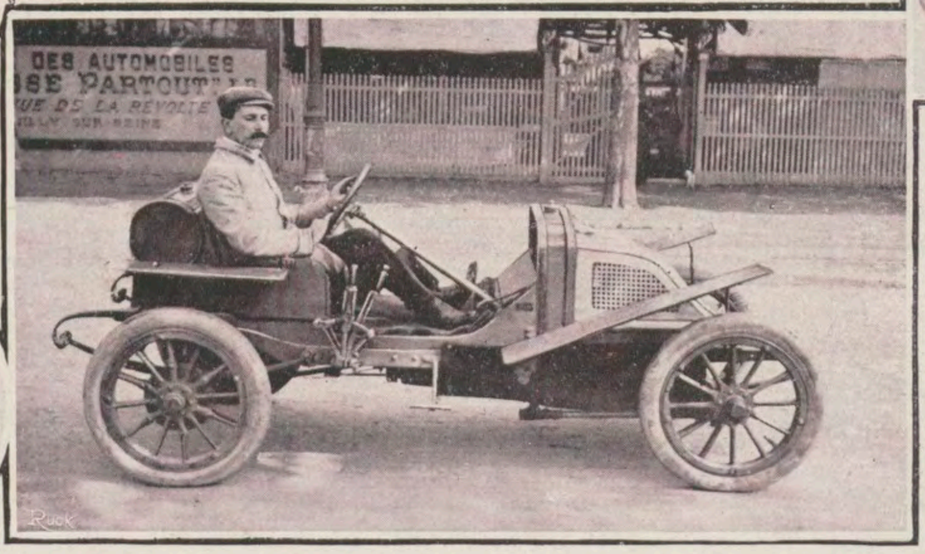
Pernette.
Voitur. Le Métais.





La voiturette Le Métais.
Monocylindre, transmission par plateau et galet. Pneus Michelin.

Haubourdin.
Voitur. Le Métais.



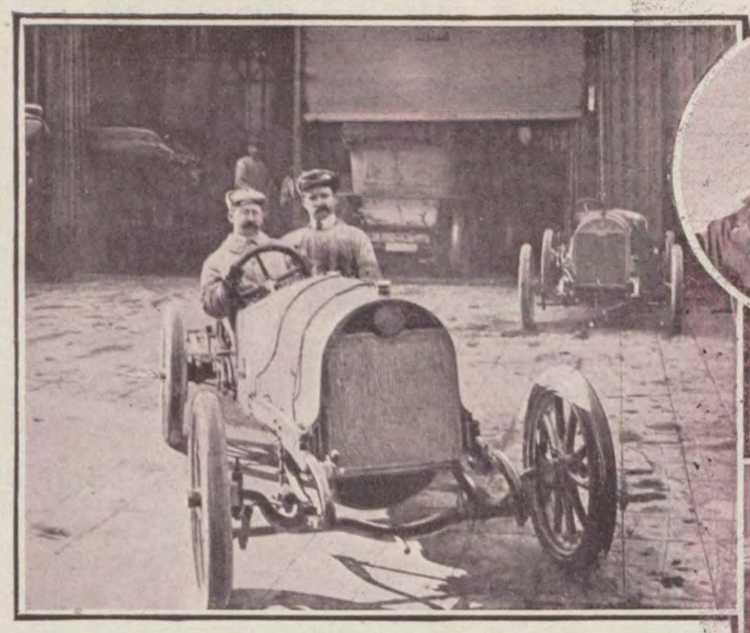
La voiturette Monnier.
Moteur 4 cyl. Pneus Michelin

Monnier.
Voiturette Monnier.

Bourgoin.
Voit. Passe-Partout.

Birnbaum.
Voiturette Le Métais.

La voiturette Passe-Partout.
Moteur monocylindrique de neuf chevaux.



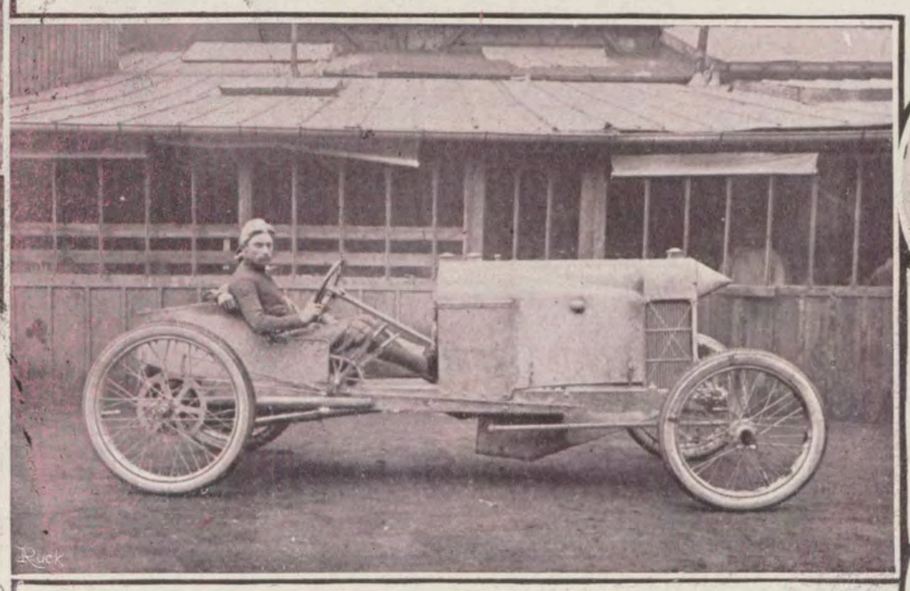
La voiturette Rolland-Pilain,
Quatre cylindres de 62 × 155, pneus Continental.

Pilain.

Marmet.
Voiturettes Rolland-Pilain.

Sizaire.

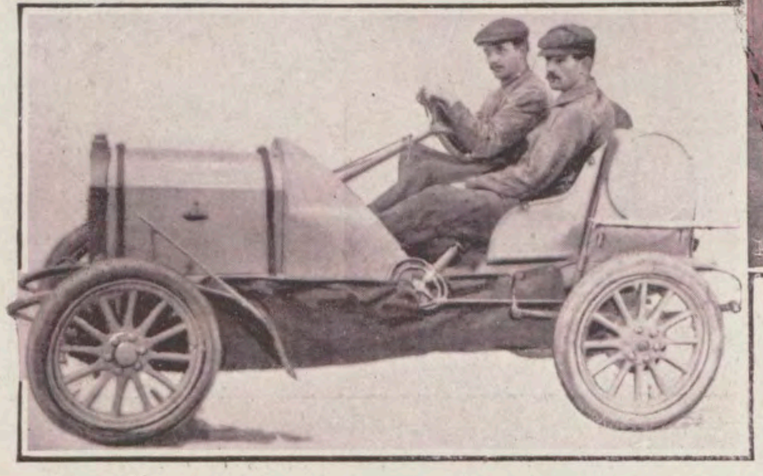
Naudin.
Voiturettes Sizaire et Naudin.



La voiturette Sizaire et Naudin.
Monocylindrique, changements de vitesse en prise directe, pneus Michelin.

Lebouc.
Voit. Sizaire et Naudin.

Charlas.
Voiturette Truffault.



La voiturette Thieulin.
Cette voiturette va faire ses débuts, pneus Continental

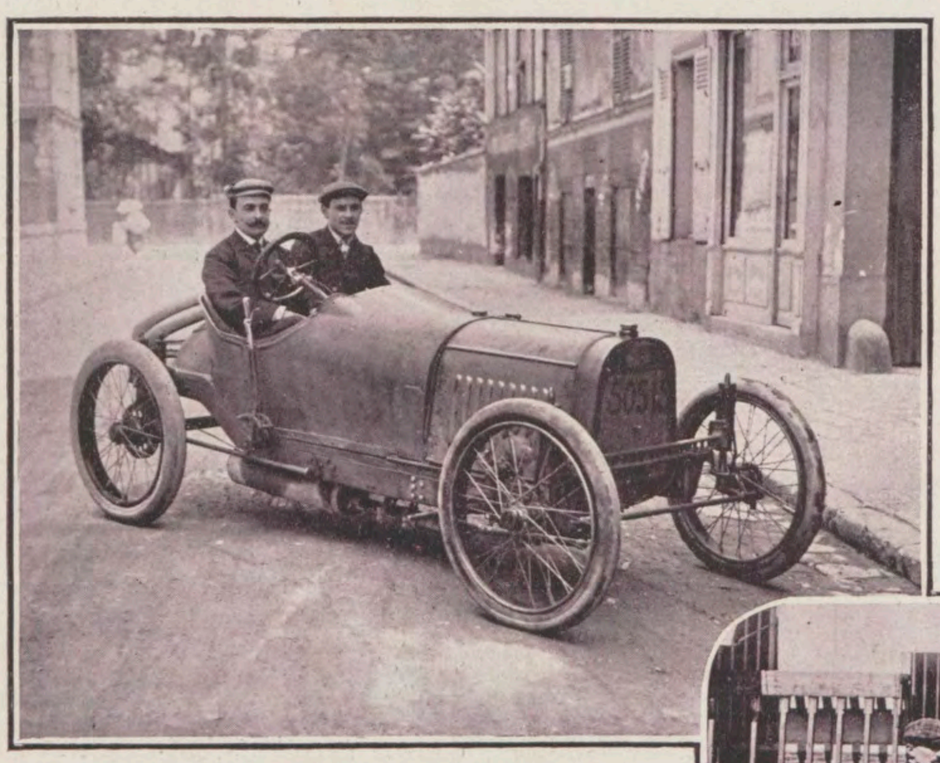
Demeester et Guillemin emploient des quatre-cylindres. Les soupapes sont sur la culasse et commandées par culbuteurs : le moteur comporte un seul arbre à cames.

Les Guillemin, seront conduites par Hamilton, d'Ayaray et Rivière. Les Demeester, par Demeester, Dacier et Martin

La grande marque italienne filiale de Lorraine-Diétrich, Isotta Fraschini a construit pour la Coupe des Voiturettes trois jolis véhicules munis de moteur quatre-cylindres, refroidissement par thermo-siphon, trois vitesses, transmission par cardan. Basses et courtes, les Isotta-Fraschini, très rapides, ont comme conducteurs Trucco, habile et sûr, Giovanzani et Tamagni. Les constructeurs tourangeaux Rolland-Pilain auront aussi dans le Grand Prix trois voiturettes à moteurs quatre-cylindres de 62×115; la boîte de vitesse comporte quatre vitesses, la troisième en prise directe. Les conducteurs des Rolland-Pilain sont Marnier, un habitué des concours de tourisme, Louison et Pilain.

Trois moteurs quatre-cylindres d'un bloc, remarquablement construits, comportant un seul arbre à cames, actionnent les voiturettes suisses Martini. L'embrayage est à disques et

Vallée.
Voiturette Werner.



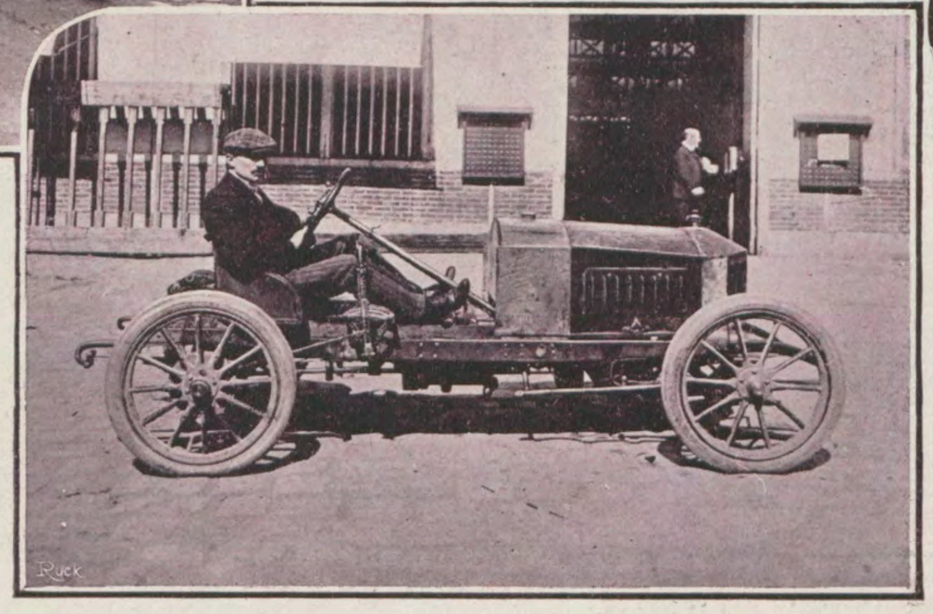
La voiturette Truffaut.
La transmission est faite par double courroie.

Prix avec trois véhicules du même type, les moteurs sont désaxés. l'alésage est donné par magnéto à haute tension ; l'embrayage est à cône cuir, la transmission par cardan.

Les trois conducteurs de Grégoire sont : Gasté, Pinaud et De Marne.

Les trois modèles engagés par Arrian dans le Grand Prix des Voiturettes sont aussi munis de moteurs deux-cylindres.

Les quatre-cylindres De nombreuses maisons courront le Grand Prix des Voiturettes avec des véhicules actionnés par des moteurs quatre-cylindres. On verra d'ailleurs plusieurs moteurs de faible force de ce type exposés dans les stands de nos principaux constructeurs de voiturettes au prochain Salon de l'Automobile.



La voiturette Werner.
Monocylindrique, pneus Continental. *Radiateur* Grouvelle *et* Arquembourg.

Le prince Stourdza.
Voiturette Werner.

la transmission par cardan.

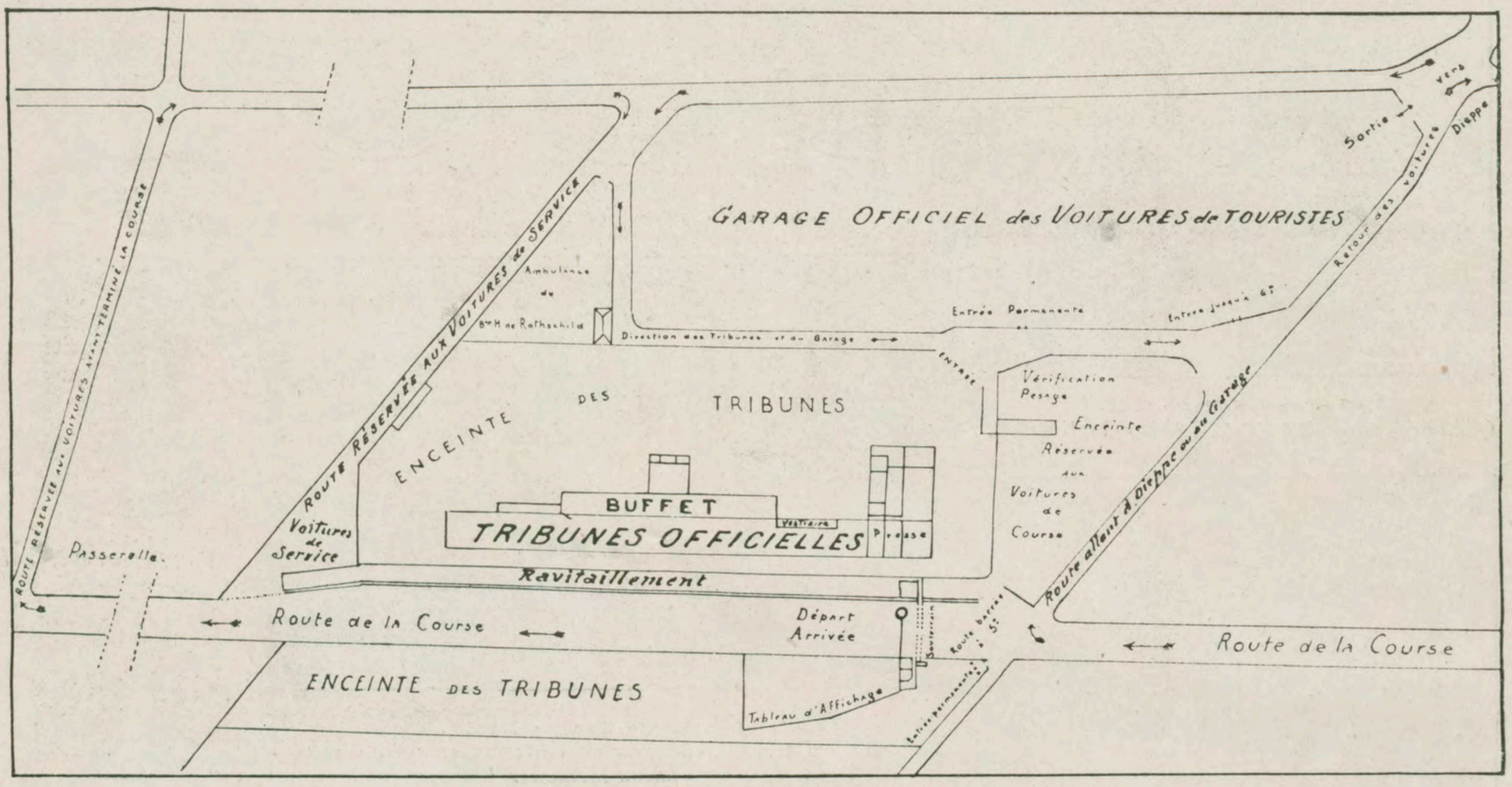
Deux voiturettes Monnier à moteurs quatre-cylindres, sont engagées dans le grand Prix. Busson-Levée essayèrent un deux-cylindres à deux temps et un quatre-cylindres à quatre.

Les autres voitures sont des partantes improbables.

René Tampier.

LES INNOVATIONS DE 1908

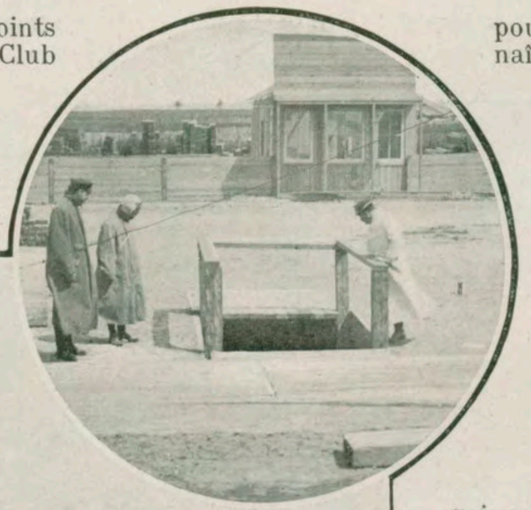
Instruits par l'expérience, les organisateurs ont apporté diverses améliorations aux dispositions prises l'an dernier — L'installation des tribunes sera le comble du confortable



Plan des tribunes et des accès.

Les tribunes, cette année, ont été reportées sur la route de Londinières, à peu de distance de la Fourche. Elles sont spacieuses et confortables. Le garage, le buffet, le télégraphe, tout a été fort bien prévu et parfaitement organisé.

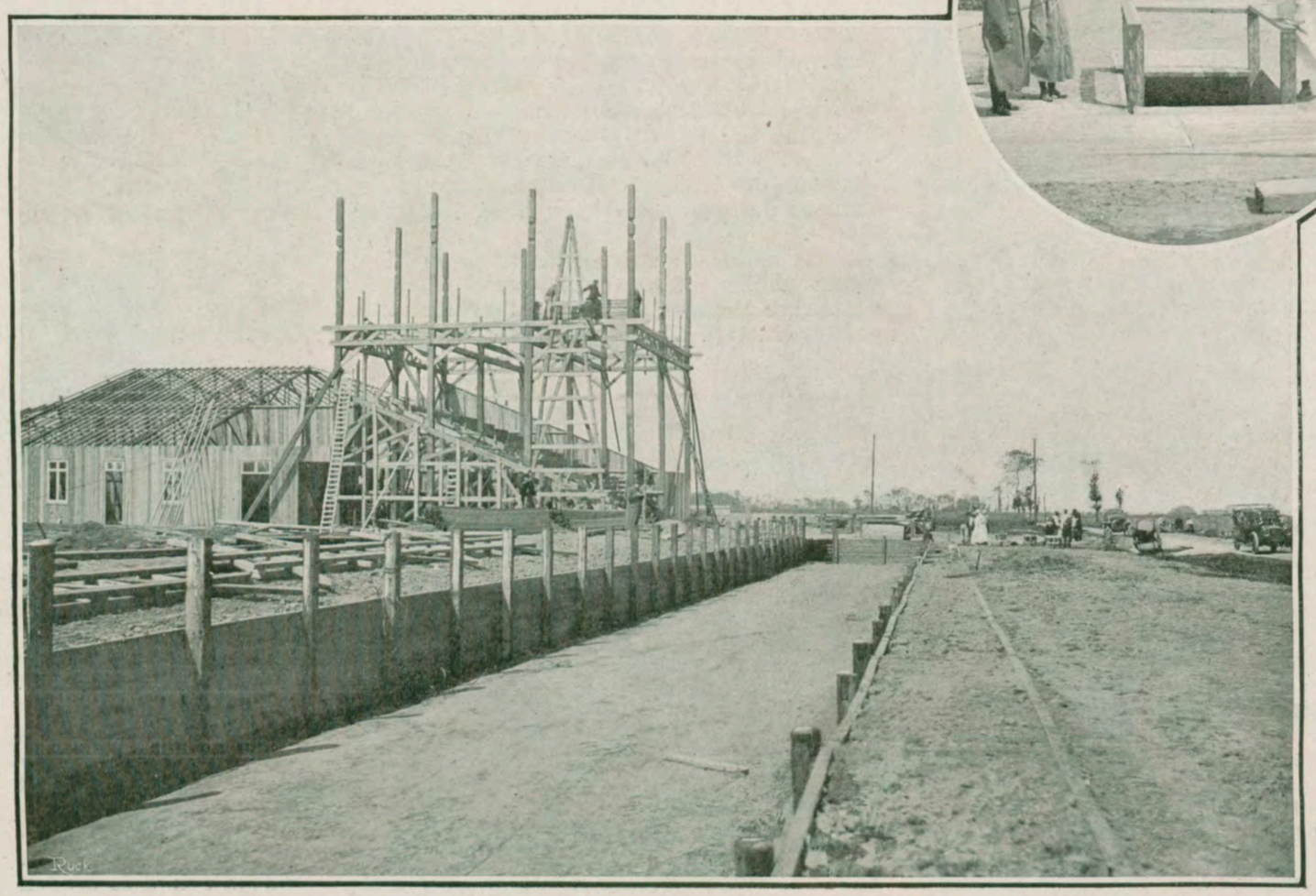
ON a beaucoup discuté sur l'intérêt qu'il pouvait y avoir, à différents points de vue, à faire disputer, cette année, le Grand Prix de l'Automobile-Club de France sur le même Circuit que l'an dernier. Les deux théories contraires ont trouvé des défenseurs, et il faut reconnaître que les uns et les autres ont apporté à l'appui de leur thèse des arguments qui n'étaient pas dénués de valeur. J'ai ici même donné récemment mon opinion, mais, quelle qu'elle soit, je dois avouer que les organisateurs ont tout fait pour nous amener à reconnaître qu'ils avaient raison, en préconisant un Circuit déjà connu, au lieu d'un terrain nouveau, où tout aurait été à refaire. Ils ont, très intelligemment, profité de l'expérience de leurs devanciers, et ils ont su éviter les quelques imperfections inhérentes à une première organisation.



Les tribunes Tout d'abord, les tribunes ont été déplacées. Elles se trouvent, cette année, sur la partie de la route qui va de la Fourche à Londinières, à 1.500 mètres environ de la Fourche, en dehors du Circuit. Elles sont exposés au Nord, en sorte que les spectateurs ne seront pas, comme l'an dernier, en proie toute la journée aux rayons d'un soleil qui promet d'être tropical, s'il continue. Les photographes — et qui n'est pas un peu photographe, à notre époque, surtout dans le monde des sports? — ne s'en plaindront pas, car ils ne seront plus, comme ils le furent en 1907, à contre-jour pendant toute la matinée. En outre, la position du soleil permettra de relever la toiture, en sorte que la vue sera parfaite de toutes les places.

Le coup d'œil sera superbe, du haut des tribunes. On pourra apercevoir les coureurs, de l'autre côté du triangle, dès leur sortie de Graincourt, les voir prendre le virage aigu de la Fourche, et passer en vitesse devant les spectateurs.

Les ravitaillements sont disposés devant les tribunes même, en contre bas, dans un fossé qui a été creusé parallèlement à la route. Ils se passeront ainsi sous les yeux

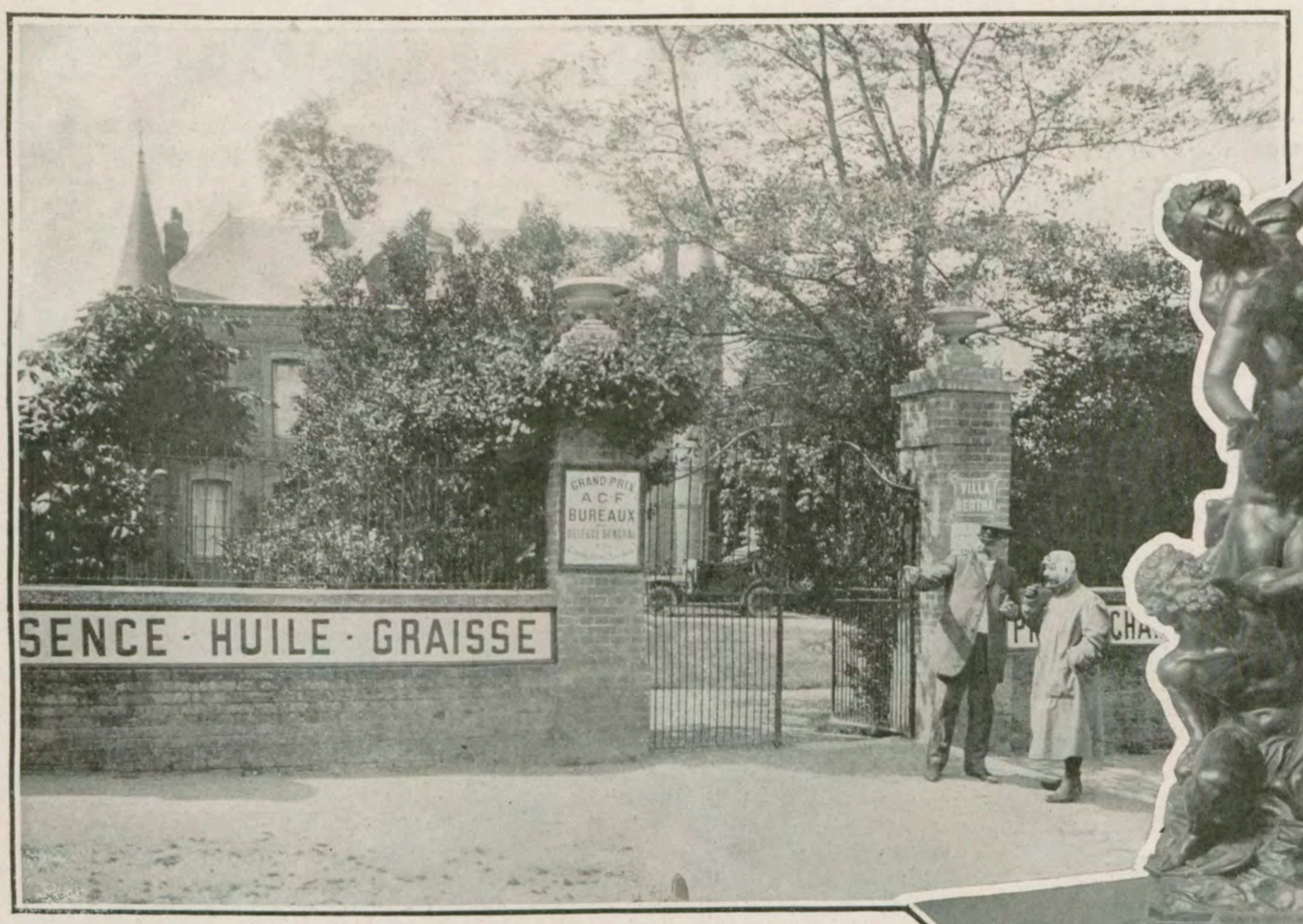


La construction des tribunes.

Le ravitaillement sera installé dans une sorte de fossé qui longera la route. Sur la gauche est la tour de la Presse, du haut de laquelle on jouira d'une vue magnifique.

Le souterrain.

Une innovation, ce passage qui permettra aux spectateurs des tribunes de traverser la route.



Le commissariat général.

Les bureaux du commissaire général avaient été installés dans une superbe villa, sur la route de la Fourche à Neuville.

même des spectateurs, sans que les installations puissent gêner en rien la vue, puisqu'elles ne dépasseront guère la hauteur du sol. A l'extrémité ouest des tribunes s'élève la tour réservée à la presse, et d'où l'on pourra suivre admirablement la course. Elle est en voisinage immédiat avec le télégraphe et le téléphone, vis-à-vis exactement de la loge des chronométreurs et du tableau d'affichage. Pour la première fois, un souterrain met en communication les deux côtés de la route, et une large place se trouve réservée, à côté des chronométreurs, aux spectateurs des tribunes. Enfin, l'accès de ces dernières est rendu bien plus facile que l'an dernier, où l'on était contraint de faire un détour considérable par Puys, dans des chemins tortueux et escarpés. Il suffira de tourner à droite, au milieu de la côte de Neuville pour arriver, presque immédiatement, à l'entrée des spectateurs et des voitures.

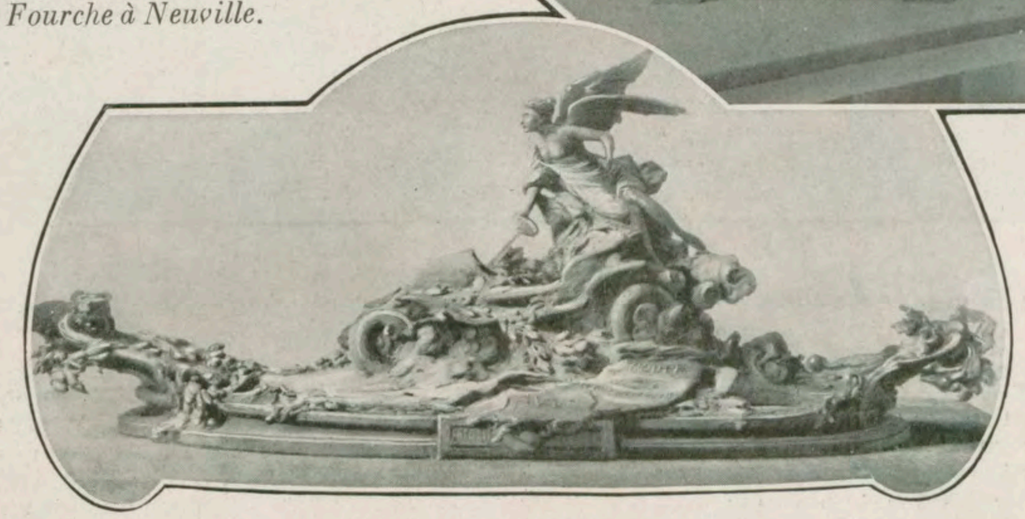
Sur la route La route, elle-même, a été bien améliorée. Non pas qu'elle fût en bon état, il y a trois semaines, quand je l'ai parcourue pour la dernière fois, mais, depuis, le goudronnage a été refait, une grande partie du parcours a été rechargée. Sur bien des points, la route a été élargie, des caniveaux ont été comblés, des arbres arrachés, des virages relevés. Les abords du pont d'Ancourt, les virages de Londinières, en particulier, ont été rectifiés.

Le second ravitaillement, qui avait été placé, l'an dernier, à Fresnoy-Folny, a été reculé jusqu'à Monchy. De ce point, un poste de télégraphie sans fil, en communication avec les tribunes, permettra aux spectateurs de celles-ci, d'être constamment au courant des événements qui pourront se produire du côté opposé du Circuit. En somme, la Commission Sportive et son distingué président, René de Knyff, aidé merveilleusement en cela par l'actif et dévoué commissaire général qu'est Desson, n'ont rien négligé pour faire des deux courses de 1908 deux épreuves absolument régulières.

MARCEL VIOLLETTE.

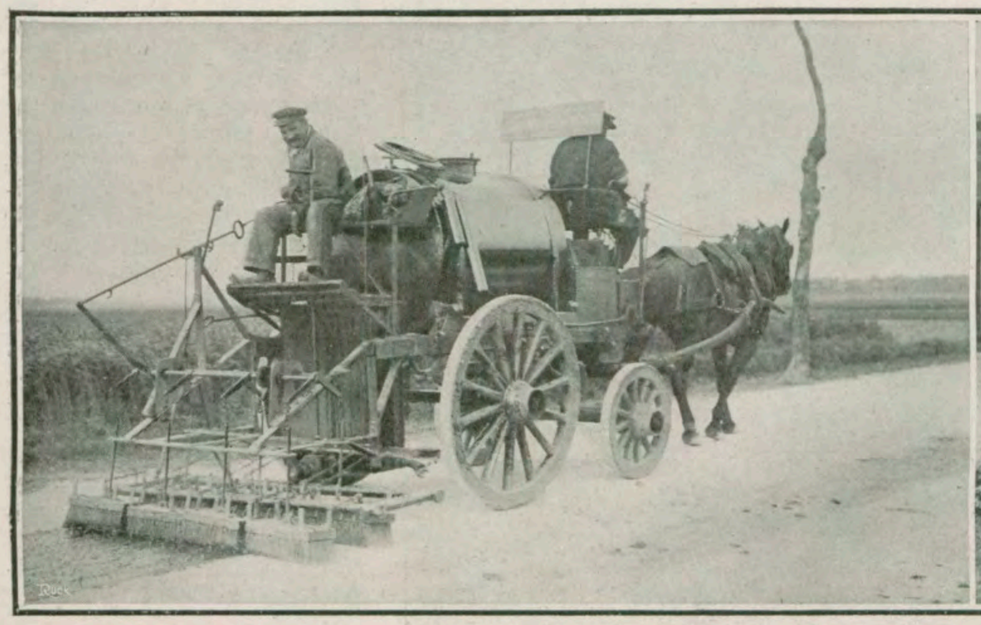
La Coupe du *Petit Parisien*.

Cette Coupe, offerte par notre confrère quotidien, est présentée ici par M. Sautin, l'actif secrétaire de la Commission sportive.



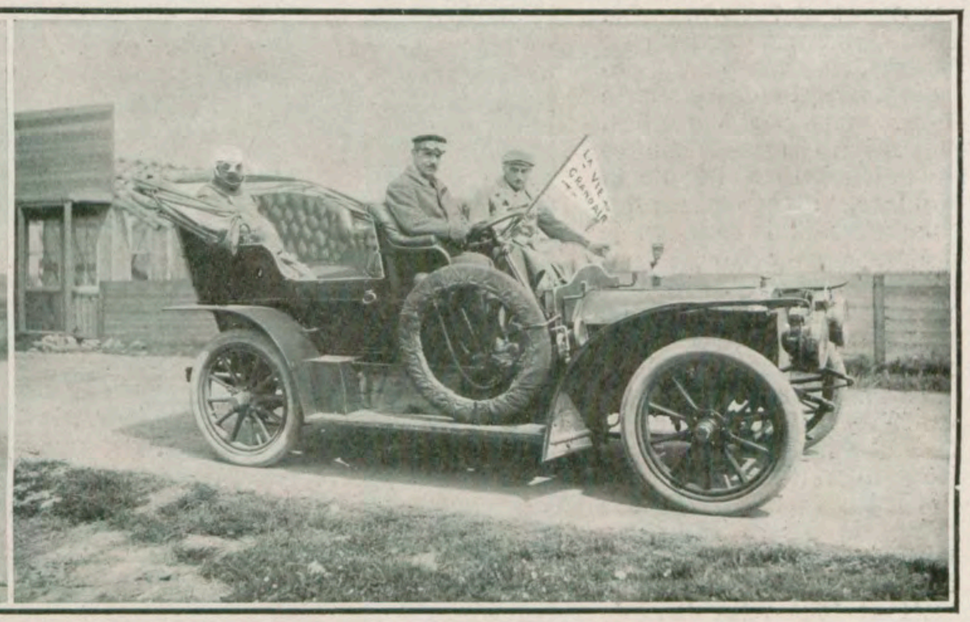
La Coupe de Régularité.

Cette Coupe, offerte par M. Emile Mas, sera attribuée à la maison qui aura le meilleur classement pour l'ensemble de ses trois voitures.



L'opération du goudronnage.

Par suite de l'encombrement de la route par les promeneurs, cette opération dut être recommencée en plusieurs endroits. Maintenant le goudron est bien entré dans le sol, il faut espérer que les conducteurs n'en seront pas incommodés.

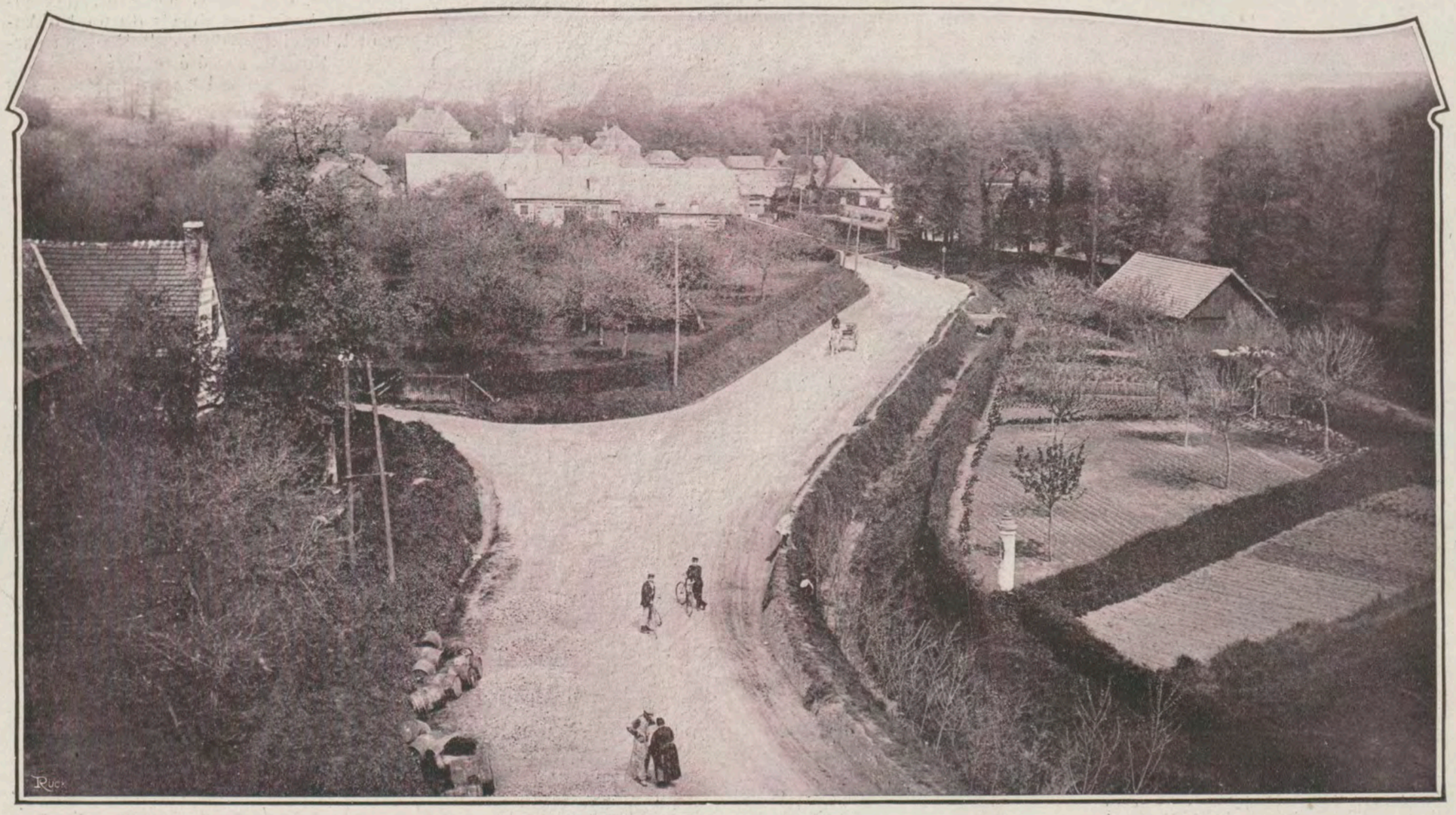


La *Vie au Grand Air* sur le Circuit.

Sur une 18-chevaux Grégoire, *mise à leur disposition et conduite par M. Beck, l'aimable directeur de l'Auto-Garage de Dieppe, notre rédacteur en chef et notre photographe Simons ont parcouru le Circuit une dernière fois avant la course.*

COMMENT ALLER AU CIRCUIT

Le nombre de curieux qui viendront au Circuit par la route sera considérable ✠ Nous allons tâcher de les écluser dans différentes directions ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠



La route, vue du pont d'Eu.

C'est certainement du haut du viaduc du chemin de fer de l'Ouest que l'on pourra jouir d'une des plus belles vues de tout le Circuit. Quelques privilégiés seulement pourront en profiter.

Comment il faut aller au Circuit? En voiture, naturellement, pour les heureux qui en ont ou pour les malins qui ont des amis qui en possèdent; en bicyclette pour les moins fortunés ou les moins débrouillards. Pour les autres, les Compagnies de chemins de fer, l'Ouest comme le Nord ont multiplié les moyens de transport, depuis le populaire train de plaisir, aux allures d'escargot, jusqu'au convoi de luxe, *sleeping and dining cars*.

Pour les voitures, trois directions principales s'ouvrent aux touristes : la route de Rouen, celle de Pontoise, celle de Beauvais. Il est certain que la moitié au moins se dirigeront par Rouen. La capitale de la Normandie exerce sur les chauffeurs une attirance spéciale, et il n'est pas un conducteur qui ne s'y rendrait les yeux fermés. C'est bien pour cela que je ne saurais trop déconseiller cette route médiocre, tortueuse et mal ombragée. Tout au moins gagnerais-je Mantes, non pas par la détestable route de quarante Sous, mais par Versailles, Saint-Cyr, Grignon, Mantes et la délicieuse vallée de la Mauldre, si peu connue des chauffeurs. Mais combien je préfère gagner Rouen par Pontoise, Magny, Fleury-sous-Andelle, Boos. De Rouen à Dieppe, la route par Tôtes est classique, mais combien monotone! tandis que la vallée de la Scie offre de si frais et alléchants ombrages jusqu'à Saint-Aubin.

Toujours par Pontoise, la route de Gisors Gournay, Forges, ou celle de Beauvais, Neufchatel, Londinières permettent toutes les deux de gagner Dieppe plus directement. Mais je me déciderais plus volontiers pour le chemin des écoliers, qui de Beauvais mène à Eu par la vallée de la Bresle.

Le Circuit a vol d'oiseau.

Un observateur placé en ballon, à une hauteur suffisante, à condition de posséder une puissance de vision appropriée, jouirait d'un spectacle féerique.

Pour les cyclistes Mais il n'y a pas que les chauffeurs qui se rendront demain et après demain à Dieppe par la route, il y aura aussi les cyclistes. Et comme les grandes voies seront encombrées par des centaines, des milliers d'automobiles, ces derniers nous seront reconnaissants de leur indiquer un itinéraire qui leur permettra de ne pas être étouffés par la poussière ou écrasés par quelque chauffeur trop pressé. Qu'ils gagnent comme ils voudront Saint-Germain et Poissy, le chemin en est trop connu, puis, que, d'un vigoureux effort de pédale, ils gravissent la fameuse côte de Chanteloup. Par les hauteurs de l'Hautie, Courdimanche ils ne tarderont pas à joindre Ableiges puis Chars, la Villeterdre, Liancourt, pour gagner Chaumont-en-Vexin. Là, il leur faudra suivre la route nationale, qu'ils s'empresseront d'abandonner à Gisors, pour descendre la vallée de l'Epte par Bognicourt, Thierceville, Anicourt jusqu'à Gournay. De là, la vallée de Bray leur ouvrira ses ombrages.

Ils suivront en poussant par Montricourt, Hodenger, Glatigny, jusqu'à Forges-les-Eaux. Encore quelques kilomètres de route nationale et empressons-nous de la quitter à Serqueux. Serpentant entre deux haies plantées d'arbres, un délicieux chemin nous mène par la Rosière, Sainte-Geneviève-en-Bray, Fontaine-en-Bray jusqu'à Neufchâtel.

La « route de la Vallée », comme on l'appelle dans le pays, nous mènera en suivant la Béthune par Saint-Valery-sous-Bures et Saint-Aubin-le-Cauf jusqu'à Arques et de là à Dieppe. Itinéraire délicieux, facile à suivre et où ne se hasarderont pas les dangereuses automobiles.

Marcel Viollette.

L'AUTO-OFFICE

Une grande agence d'automobiles — Le trust des grandes marques — Un département spécial pour les poids lourds — Un office de ballons dirigeables et d'aéroplanes

Nous allons étudier, dans ses grandes lignes, la puissante organisation et les différents services de l'une de nos plus grandes agences d'automobiles.

A l'instar des agences américaines, l'Auto-Office, dont le siège social est à Paris, en plein centre des Champs-Elysées, a huit départements bien distincts, dirigés par des chefs de service d'une grande compétence, et qui sont les suivants :

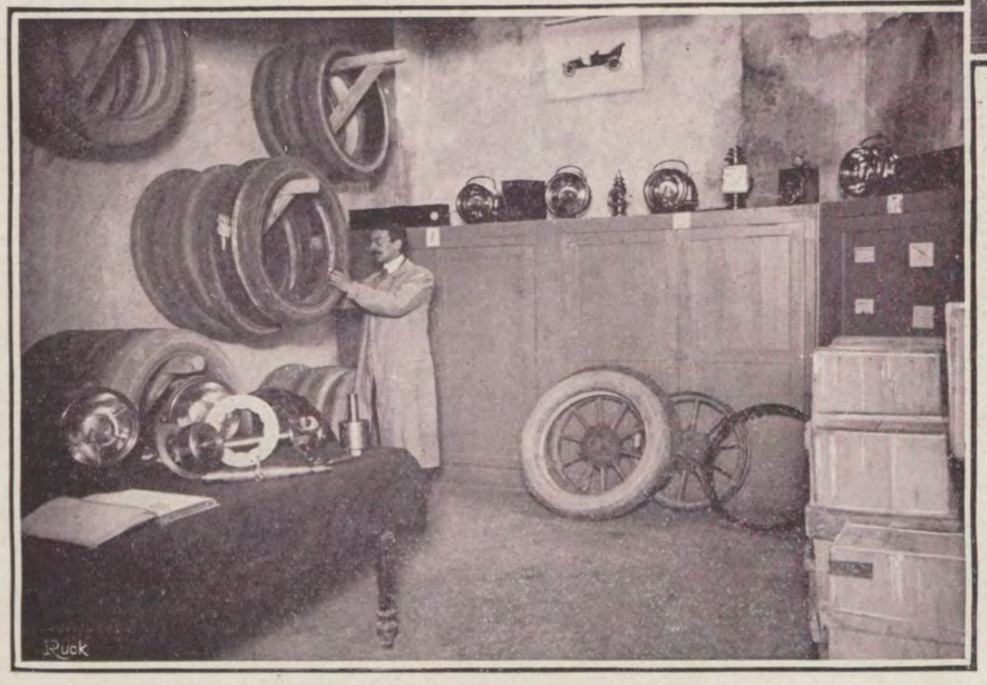
I. — Châssis automobiles. — II. Ballons dirigeables et aéroplanes. — III. Location d'automobiles. — IV. Carrosserie. — V. Accessoires. — VI. Voitures d'occasion. — VII. Camions. Omnibus. Poids lourds. — VIII. Assurances.

Disons, tout d'abord, qu'à la tête de cette puissante organisation se trouvent le comte Jacques d'Aubigny, le sportsman bien connu, qui en est le directeur commercial, M. Marcel Arrault, réputé, à juste titre, comme l'un de nos plus brillants conducteurs-amateurs, qui dirige le service des essais, puis M. Jacques Sorel, technicien de premier ordre, qui est à la tête du service technique. Un avocat de la plus haute compétence est attaché à l'Auto-Office et se tient à la disposition de ses clients pour leur donner tous les renseignements qu'ils désirent dans les recours qu'ils ont à exercer contre les tiers ou autres.

Le hall d'Exposition.

Les automobilistes s'y trouvent absolument chez eux, et peuvent choisir l'automobile qu'ils désirent, quelle qu'en soit la marque.

En entrant dans le hall de l'Auto-Office les automobilistes se trouvent absolument chez eux, ayant à leur disposition les journaux et les revues du monde entier, pouvant y faire leur correspondance si bon leur semble, et pouvant enfin choisir l'automobile de leur choix, sans aucune pression en faveur d'une marque ou de l'autre, car l'Auto-Office peut livrer indistinctement les châssis : La Buire, les seuls garantis pendant un an, les châssis Panhard, Renault, Lorraine-Diétrich, Delaunay-Belleville, Léon Bollée, Charron, Mors, Brasier, Peugeot, sans oublier les voiturettes Delage et Sizaire et Naudin.



Une des salles du dépôt.

Des employés sont occupés toute la journée à recevoir les marchandises. Cette salle est réservée aux pneumatiques.

Le bureau de la Direction.

M. Marcel Arrault (à gauche) et le comte Jacques d'Aubigny (à droite), directeurs de l'agence d'automobiles l'Auto-Office.

En outre, de très importants marchés, passés tant avec les principaux carrossiers parisiens qu'avec les différents fabricants d'accessoires de toutes sortes : phares, lanternes, trompes, sirènes, amortisseurs, etc., permettent à l'Auto-Office de vendre à forfait des voitures habillées par les premiers carrossiers parisiens et munies des accessoires les meilleurs, à des prix enfin rationnels. Ajoutons que le département des poids lourds prend une extension de plus en plus considérable à l'Auto-Office et que de nombreux essais de camions, d'omnibus, etc., sont faits, par les soins de l'Auto-Office, avec les sociétés, plus nombreuses chaque jour, qui désirent substituer la traction automobile à celle des chevaux.

La caisse.

C'est dans cette grande salle que se trouvent les différents services de vente, le bureau de la correspondance, etc.

Disons également qu'un service de livraison très rapide permet de fournir, sur simple coup de téléphone : pneumatiques ou autres accessoires demandés par les clients à l'Auto-Office. Ce service a encore été amélioré tout dernièrement, par suite du lancement sensationnel, fait par l'Auto-Office, de l'increvable Fleury, cette lamelle de toile et de caoutchouc, d'une préparation spéciale, qui se place entre le pneumatique et la chambre à air et qui, en supprimant les éclatements et les crevaisons, fait réaliser 40 0/0 d'économie et permet d'utiliser les vieux pneumatiques. Un nombre extraordinaire de commandes sont parvenues à l'Auto-Office dès le lancement de cette merveilleuse invention.

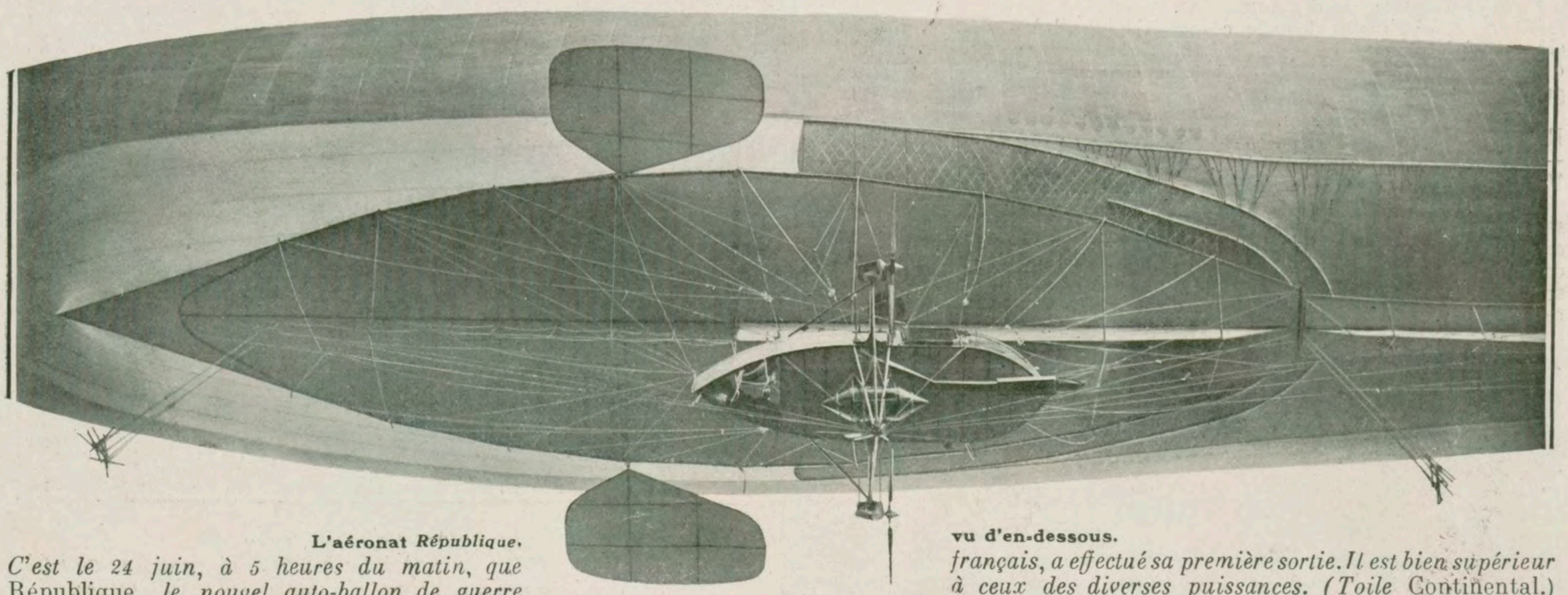
Disons enfin, pour terminer, que l'Auto-Office a créé tout dernièrement un office de ballons dirigeables et d'aéroplanes, et que ce service spécial, ayant pour but les études d'aéroplanes et d'appareils d'aviation, prend chaque jour une extension plus considérable.

H. P.

LE NOUVEAU BALLON

Par FRANÇOIS PEYREY

Le nouvel auto-ballon de guerre français, *République*, vient d'accomplir ses premiers essais. Il évolua pendant 34 minutes au-dessus de Moisson, et prouva de la meilleure façon sa maniabilité et son parfait équilibre automatique



L'aéronat *République*, vu d'en-dessous.

C'est le 24 juin, à 5 heures du matin, que République, *le nouvel auto-ballon de guerre français, a effectué sa première sortie. Il est bien supérieur à ceux des diverses puissances.* (*Toile* Continental.)

RÉPUBLIQUE, le nouvel aéronat de guerre qui remplace *Patrie*, évadé, a pris son premier essor à l'aube du 24 juin. L'auto-ballon, piloté pour M. Georges Juchmès, évolua pendant 34 minutes, d'admirable façon, au-dessus de la presqu'île de Moisson, et, lorsqu'il regagna la terre, exactement au point d'où il s'était élevé, le pilote témoigna toute sa satisfaction d'avoir créé, en collaboration avec M. Julliot, un navire aérien absolument docile au moindre coup de barre, et dont les divers dispositifs — sustenteurs, équilibreurs ou mécaniques — ne laissent rien à désirer.

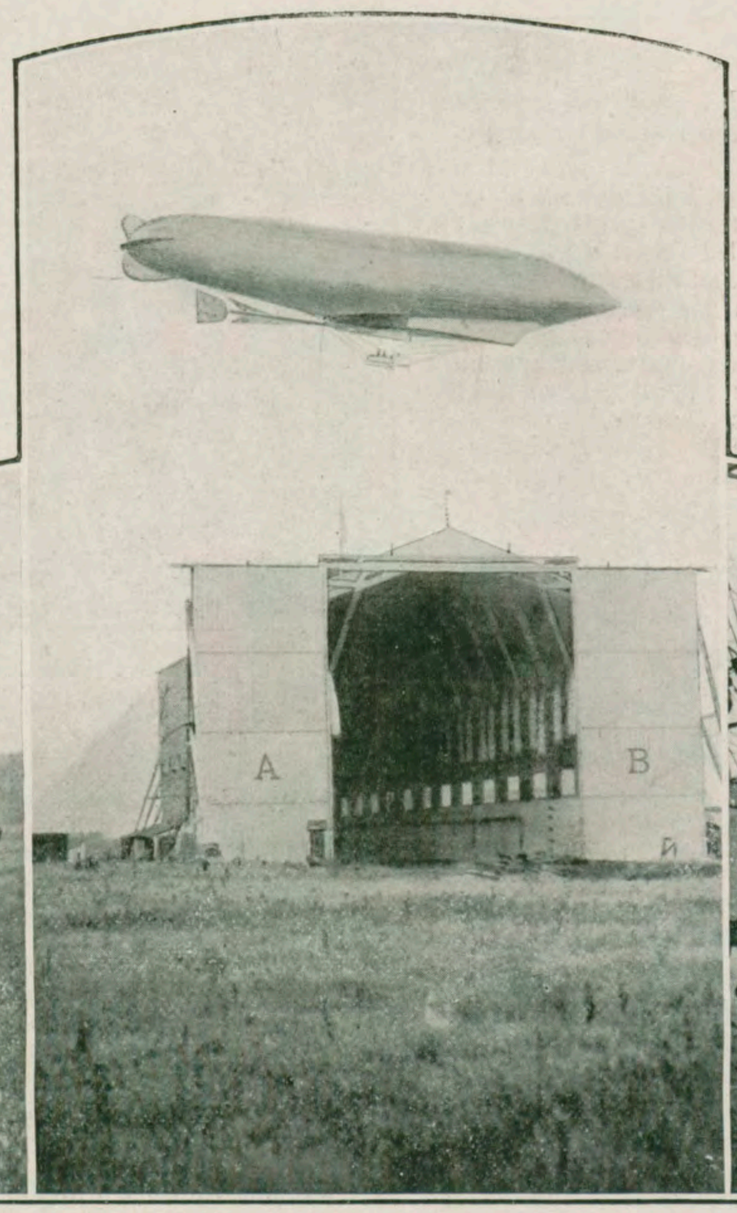
L'équipage de cette première ascension était exclusivement civil. Il se composait, outre M. Georges Juchmès, de M. Landrin, aide-pilote, et des mécaniciens Rey et Arsal. Ces jours-ci, M. Juchmès prendra à bord les officiers et sous-officiers — l'équipage définitif — et commencera leur éducation pratique. Enfin, après un dernier essai de deux heures, à toute vitesse, en présence d'une commission spéciale, *République* militarisé, gagnera Chalais-Meudon, d'où il repartira pour l'aérodrome-frontière qui lui sera désigné.

République est le sosie de *Patrie*, hormis quelques modifications de détail dictées par les expériences antérieures. La jauge a simplement été augmentée : 3.650 mètres cubes. La partie mécanique comprend un Panhard-Levassor 70 chevaux, semblable au moteur qui actionnait l'aéronat sombré dans les mers boréales, et, tout comme dans le ballon perdu, la manœuvre des ailerons équilibreurs, disposés de part et d'autre de l'enveloppe, provoque la montée ou la descente sans jets de lest ni coups de soupape. A l'issue de la première expérience, la provision de lest disponible n'avait même pas été entamée. Cette provision se composait de 855 kilos de sable. L'aéronat avait enlevé, en outre, les 300 kilos de son équipage, 90 kilos d'engins d'arrêt et 100 kilos d'essence, soit 1.345 kilos au total.

Lorsque, militarisé, l'aéronat se dirigera vers sa ville de garnison, Toul, fort probablement, M. Georges Juchmès se rendra à Chalais, afin de surveiller les modifications du *Lebaudy*, le premier aéronat de Moisson, dont le volume doit être augmenté de 500 mètres cubes environ, puis il regagnera l'aérodrome, pour y commencer immédiatement la construction de *Liberté*.

Félicitons MM. Georges Juchmès et Julliot; leur ingenieux mécanisme doit être loué sans restriction. Leur collaboration a produit un nouveau ballon de guerre infiniment supérieur aux aéronats des diverses puissances.

FRANÇOIS PEYREY.



Les observations.

De gauche à droite: les lieutenants Néant et Renaux, MM. Paul et Pierre Lebaudy et le capitaine Marschal assistent aux expériences.

Avant de rentrer.

République *est resté pour sa première sortie 34 minutes en l'air; il a repris terre avec une obéissance et une souplesse remarquables.*

La Nacelle.

Dans la nacelle ont pris place MM. Juchmès, pilote, Landrin, aide-pilote, Rey et Arnal, mécaniciens, équipe strictement civile.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.

BARÊME DES VITESSES SUR LE CIRCUIT DE DIEPPE

LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	TEMPS	VITESSE	TEMPS	VITESSE	TEMPS	VITESSE	TEMPS	VITESSE	TEMPS	VITESSE
m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.
35	132.	43 30	106.31	52	88.85	60 30	76.37	69	66,96	77 30	59.65
35 15	131.08	43 45	105.60	52 15	88.43	60 45	76.06	69 15	66.72	77 45	59.48
35 30	130.16	44	105.	52 30	88.01	61	75.74	69 30	66.48	78	59.30
35 45	129.25	44 15	104.41	52 45	87.61	61 15	75.42	69 45	66.24	78 15	59.10
36	128.33	44 30	103.82	53	87.17	61 30	75.10	70	66.	78 30	58.90
36 15	127.44	44 45	103.24	53 15	86.77	61 45	74.80	70 15	65.76	78 45	58.70
36 30	126.55	45	102.67	53 30	86.36	62	74.50	70 30	65.53	79	58.50
36 45	125.66	45 15	101.99	53 45	85.95	62 15	74.20	70 45	65.30	79 15	58.34
37	124.86	45 30	101.54	54	85.55	62 30	73.91	71	65.07	79 30	58.17
37 15	123.82	45 45	100.98	54 15	85.07	62 45	73.62	71 15	64.85	79 45	58.01
37 30	122.77	46	100.43	54 30	84.59	63	73,33	71 30	64.63	80	57.85
37 45	122.17	46 15	99.89	54 45	84.11	63 15	73.05	71 45	64.41	80 15	57.66
38	121.58	46 30	99.35	55	83.63	63 30	72.77	72	64.20	80 30	57.48
38 15	120.78	46 45	98.82	55 15	83.35	63 45	72.44	72 15	63.96	80 45	57.30
38 30	120.	47	98.33	55 30	83.06	64	72.20	72 30	63.73	81	57.11
38 45	119.23	47 15	97.78	55 45	82.78	64 15	71.77	72 45	63.54	81 15	56,95
39	118.46	47 30	97.26	56	82.50	64 30	71.60	73	63.35	81 30	56.78
39 15	117.70	47 45	96.76	56 15	82.11	64 45	71.31	73 15	63.14	81 45	56.61
39 30	116.96	48	96.25	56 30	81.73	65	71.07	73 30	62.92	82	56.45
39 45	116.23	48 15	95.82	56 45	81.39	65 15	70.80	73 45	62.71	82 15	56.26
40	115.50	48 30	95.26	57	81.05	65 30	70.54	74	62.50	82 30	56.08
40 15	114.78	48 45	94.63	57 15	80.70	65 45	70.27	74 15	62.27	82 45	55.80
40 30	114.07	49	94.29	57 30	80.35	66	70.	74 30	62.05	83	55.70
40 45	113.38	49 15	93.81	57 45	80.	66 15	69.74	74 45	61.83	83 15	55.52
41	112.68	49 30	93.33	58	79.66	66 30	69.47	75	61.60	83 30	55.35
41 15	112.	49 45	92.83	58 15	79.33	66 45	69.26	75 15	61.40	83 45	55.17
41 30	111.33	50	92.40	58 30	78.99	67	68.95	75 30	61.20	84	55.
41 45	110.66	50 15	91.95	58 45	78.65	67 15	68.70	75 45	61.	84 15	54.84
42	110.	50 30	91.49	59	78.31	67 30	68.45	76	60.80	84 30	54.67
42 15	109.34	50 45	91.04	59 15	77.98	67 45	68.20	76 15	60.60	84 45	54,56
42 30	108.70	51	90.59	59 30	77.65	68	67.94	76 30	60.40	85	54.35
42 45	108.07	51 15	90.18	59 45	77.33	68 15	67.70	76 45	60.20		
43	107.44	51 30	89.77	60	77.	68 30	67.45	77	60.		
43 15	106.86	51 45	89.31	60 15	76.68	68 45	67.20	77 15	59.83		

LISTE DES CONCURRENTS DU GRAND PRIX (Voitures)

NUMÉROS	VOITURES	NOM DES CONDUCTEURS	NATIONALITÉ	PNEUMATIQUES	COULEURS	HEURES de départ
1 A	Austin	Moore Brabazon	Angleterre	Dunlop	vert	6 h.
2 M	Mercédès	Willy Pœge.	Allemagne	Michelin	blanc	6 h. 1
3 M-B	Motobloc	Pierron	France	Dunlop	bleu	6 h. 2
4 R	Renault	Szisz	France	Michelin	bleu	6 h. 3
5 L-D	Lorraine-Dietrich	Duray.	France	»	bleu	6 h. 4
6 B	Benz	Hémery	Allemagne	»	blanc	6 h. 5
7 F	Fiat.	Lancia	Italie	»	rouge	6 h. 6
8 Br	Brasier.	Théry	France	»	bleu	6 h. 7
9 P	Porthos	Simonds	France	Dunlop	bleu	6 h. 8
10 O	Opel.	Fritz Opel	Allemagne	Continental	blanc	6 h. 9
11 B-C	Bayard-Clément	Rigal	France	Michelin	bleu	6 h. 10
12 I	Itala	Cagno	Italie	»	rouge	6 h. 11
13 W	Weigel.	Laxen.	Angleterre	Dunlop	vert	6 h. 12
14 M	Mors	Jenatzy	France	Jenatzy	bleu	6 h. 13
15 T	Thomas	Strang.	Etats-Unis	Michelin	blanc et rouge	6 h. 14
16 P-L	Panhard	Heath.	France	»	bleu	6 h. 15
17 G	Germain	Degrais	Belgique.	»	jaune	6 h. 16
18 A	Austin.	Daris Resta.	Angleterre	Dunlop	vert	6 h. 17
19 M	Mercédès	Salzer	Allemagne	Michelin	blanc	6 h. 18
20 M-B	Motobloc	Garcet.	France	Dunlop	bleu	6 h. 19
21 R	Renault	Caillois	France	Michelin	bleu	6 h. 20
22 L-D	Lorraine-Diétrich	Rougier	France	»	bleu	6 h. 21
23 B	Benz	Hanriot	Allemagne	»	blanc	6 h. 22
24 F	Fiat.	Nazzaro	Italie	»	rouge	6 h. 23
25 Br	Brasier	Baras	France	»	bleu	6 h. 24
26 P	Porthos	Stricker	France	Dunlop	bleu	6 h. 25
27 O	Opel	Joerns.	Allemagne	Continental	blanc	6 h. 26
28 B-C	Bayard-Clément	Gabriel	France	Michelin	bleu	6 h. 27
29 I	Itala	Henry Fournier	Italie	»	rouge	6 h. 28
30 W	Weigel.	Harrisson	Angleterre	Dunlop	vert	6 h. 29
31 M	Mors	Robin.	France	Michelin	bleu	6 h. 30
32 P-L	Panhard	M. Farman	France	»	bleu	6 h. 31
33 G	Germain	Roch-Brault	Belgique.	»	jaune	6 h. 32
34 A	Austin.	Warwick Wright	Angleterre	Dunlop	vert	6 h. 33
35 M	Mercédès	Lautenschlager	Allemagne	Michelin	blanc	6 h. 34
36 M-B	Motobloc	Courtade.	France	Dunlop	bleu	6 h. 35
37 R	Renault	Dimitri	France	Michelin	bleu	6 h. 36
38 L-D	Lorraine-Diétrich	Minoïa	France	»	bleu	6 h. 37
39 B	Benz	Erlé	Allemagne	»	blanc	6 h. 38
40 F	Fiat.	Wagner	Italie	»	rouge	6 h. 39
41 Br	Brasier.	Bablot	France	»	bleu	6 h. 40
42 P	Porthos	Gaubert	France	Dunlop	bleu	6 h. 41
43 O	Opel.	Michel	Allemagne	Continental	blanc	6 h. 42
44 B-C	Bayard-Clément	Hautvast.	France	Dunlop	bleu	6 h. 43
45 I	Itala	Piacenza.	Italie	Michelin	rouge	6 h. 44
46 W	Weigel.	Weigel.	Angleterre	Dunlop	vert	6 h. 45
47 M	Mors	Landon	France	Michelin	bleu	6 h. 46
48 P-L	Panhard	Cissac.	France	»	bleu	6 h. 47
49 G	Germain	Perpère	Belgique.	»	jaune	6 h. 48

La Vie au Grand Air

LES VOITURES DU GRAND PRIX DE 1908

MARQUES et Nationalités	CONDUCTEURS	MOTEURS	Course	Puissance théorique	Carburateur	Allumage	Refroidissement	Embrayage	Vitesses	Transmission	Roues	Voie	Empattement
Bayard-A. Clément . Fr.	Rigal. Gabriel. Hautvast.	4 cyl. coulés par paire, culasses hémisph. tiges de soup., commandées par arbre à cames unique au dessus du moteur.	170	120	1 gicleur	H. T. Magnéto Bosch	Pompe centrifuge Nid d'abeilles Mégevet	Disques acier-acier	4 vitesses 3 baladeurs	Cardan	870.90 895.135	1.30	2.75
Brasier. . . Française.	Théry. Baras. Bablot.	4 cylindres fondus par paires.	160	115	1 gicleur	B. T. Magnéto Bosch	Pompe centrifuge Radiateur G. A.	Cône cuir avec verrou	3 vitesses 2 baladeurs	Chaînes	815.105 895.135	1.30	2.65
Lorraine-Diétrich. . Fr.	Duray. Rougier. Minoïa.	4 cylindres en fonte, coulés par paire.	180	125	Lorraine-Dietrich Courants perpendiculaires	B. T. Magnéto Bosch	Pompe centrifuge Radiateur à ailettes	Segments extensibles	4 vitesses 3 baladeurs	Chaînes	875.105 935.155	1.35	2.70
Mors. . . . Française.	Jenatzy. Robin. Landon.	4 cylindres séparés, chemise cuivre, moteur désaxé, soupapes au dessus.	170	120	Mors 1 gicleur	B. T. Magnéto Mors	Radiateur à ailettes Pompe à engrenages	Ruban Mors	3 vitesses 1 baladeur	Chaînes	815.105 895.135	1.26	2.63
Motobloc . . Française.	Pierron. Garcet. Courtade.	4 cylindres jumelés, culasse hémisphériques, soupapes en dessus, arbre à cames unique.	170	120	Courants perpendiculaires. Admission d'air commandée	H. T. Magnéto Nilmélior	Pompe centrifuge Nid d'abeilles Laeis	Segments extensibles	4 vitesses 3 baladeurs	Chaînes	880.120	1.30	2.68
Panhard-Levassor. . Fr.	Heath. M. Farman. Cissac.	4 cyl. séparés en acier, chemise cuivre soupapes symétriques commandées en dessous par 2 arbres à cames.	170	120	A régulateur hydraulique Krebs	H. T. Magnéto	Pompe centrifuge Nid d'abeilles Mégevet	Disques acier	4 vitesses 3 baladeurs	Chaînes	875.105 835.135	1.30	2.65
Porthos. . . Française.	Stricker. Gaubert, Simon.	6 cylindres séparés, alésage 127.			Porthos automatique	H. T. Magnéto Bosch	Pompe centrifuge Nid d'abeilles	Cône cuir	3 vitesses 1 baladeur	Cardan	875.105 875.105	1.30	3.20
Renault. . . Française.	Szisz. Caillois. Dimitriewitch.	4 cylindres jumelés, soupapes du même côté, commandées par dessous.	160	115	Type Renault	H. T. Magnéto Bosch	Thermo-siphon Radiateur tubulaire	Cône cuir	3 vitesses 1 baladeur	Cardan	875.105 895.135	1.30	2.70
Benz. . . . Allemande.	Hémery. Hanriot. F. Erle.	4 cylindres jumelés, culasses hémisphériques, soupapes à 45°.	165	18	Courants perpendiculaires	H. T. Magnéto Bosch	Pompe à engrenages Nid d'abeilles	Cône cuir	4 vitesses 3 baladeurs	Chaînes	875.105 895.135	1.33	2.77
Mercédès. . Allemande.	Salzer. W. Pœgge. Lautenschlager.	4 cylindres jumelés, culasses hémisphériques, soupapes en dessus.	170	120	1 gicleur	B. T. Magnéto Bosch	Pompe centrifuge Nid d'abeilles	Ressorts spirale	4 vitesses 3 baladeurs	Chaînes	870.90 880.120	1.35	2.70
Opel . . . Allemande.	F. Opel. Joerns. Michel.	4 cylindres fondus par paires.	160	115	Courants convergents	B. T. Magnéto	Pompe centrifuge Nid d'abeilles	Cône métallique	4 vitesses 3 baladeurs	Cardan	875.105 880.120	1.35	2.65
Fiat. . . . Italienne.	Lancia. Nazzaro. Wagner.	4 cylindres jumelés, culasses hémisphériques, soupapes à 45°, culasses hémisphériques.	175	123	Courants perpendiculaires	B. T. Magnéto Bosch	Pompe centrifuge Nid d'abeilles Mégevet	Disques acier-acier	4 vitesses 3 baladeurs	Chaînes	875.105 880.120	1.30	2.75
Itala. . . . Italienne.	Cagno. A. Fournier. Piacenza.	4 cylindres jumelés, culasses hémisphériques.	160	115	Courants perpendiculaires	B. T. Rupt. Itala Magnéto Bosch	Pompe centrifuge Nid d'abeilles	Disques acier-acier	4 vitesses 3 baladeurs	Cardan	875.105 895.135	1.40	3.00
Austin. . . Anglaise.	Moore-Brabazon. Resta. W. Wright.	6 cylindres fondus par paires.	127	127	Courants parallèles	H. T.	Pompe centrifuge Radiateur Austin	Cône cuir	4 vitesses 3 baladeurs	Cardan	875.105 880.120	1.35	3.00
Weigel. . . Anglaise.	Luxen. Harrisson. Weigel.	4 cylindres fondus d'un bloc, culasses hémisphériques, soupapes à 45°.	170	120	Courants parallèles	H. T. Double allum. Magnéto Bosch et accus.	Pompe centrifuge Nid d'abeilles	Cône cuir	3 vitesses 2 baladeurs	Cardan	880.120 880.120	1.45	2.85
Germain. . . . Belge.	Degrais. Roch-Brault. Perpère.	4 cylindres séparés en acier, chemises cuivre, soupapes symétriques.	153	120	Gicleur unique	H. T. Magnéto Bosch	Pompe centrifuge Nid d'abeilles Mégevet	Segments extensibles	3 vitesses	Chaînes	875.105 920.120	1.35	3,05
Thomas. . Américaine.	Strang.	4 cylindres jumelés, soupapes du même côté.	135	105	Courants perpendiculaires	H. T. Magnéto Bosch	Pompe à engrenages Nid d'abeilles	Disques	4 vitesses 3 baladeurs	Chaînes	875.105 880.120	1.35	2.75